

## Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
Deutsche Bahn Aktiengesellschaft Berlin	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Konzernabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019 <b>Ergänzt am 14.09.2020</b>	09.07.2020

## Deutsche Bahn Aktiengesellschaft

Berlin

## Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 und Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019

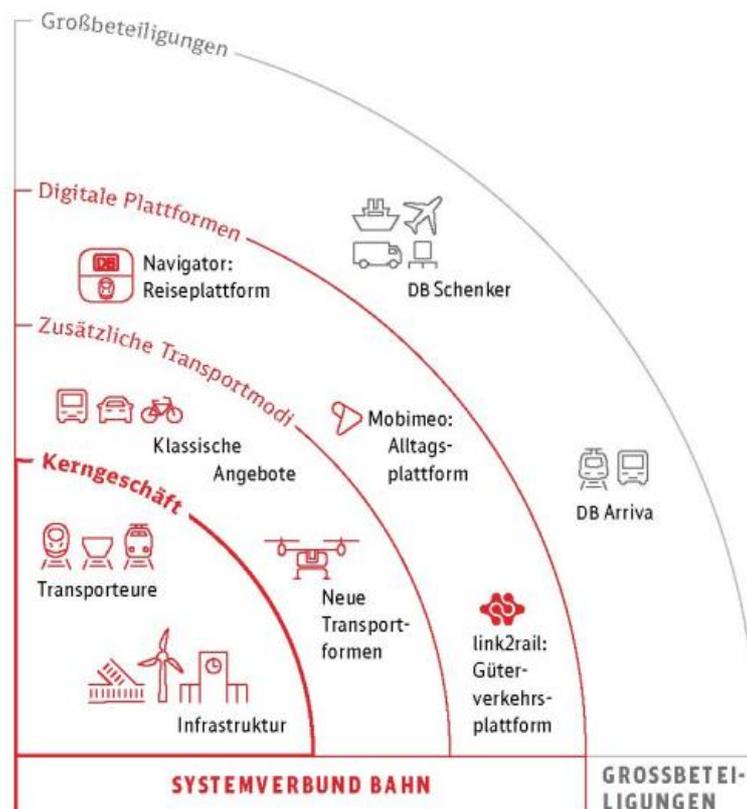
## Konzern-Lagebericht

## Grundlagen

## Der DB-Konzern

Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) ist ein führender Mobilitäts- und Logistikanbieter mit klarem Fokus auf Schienenverkehr in Deutschland. Die Konzernleitung befindet sich in Berlin. Rund 340.000 Mitarbeiter sind im DB-Konzern beschäftigt, davon über 200.000 im Systemverbund Bahn. Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir Menschen und Güter. Der DB-Konzern besteht im Wesentlichen aus dem Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva.

## Grundverständnis DB-Konzern



Der Systemverbund Bahn umfasst unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten, die OPERATIVEN SERVICEEINHEITEN sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Deutschland.

- Im Personenverkehr befördern wir im Systemverbund Bahn über sieben Millionen Personen pro Tag in unseren Zügen und Bussen.
- Im Schienengüterverkehr werden in unserem Netzwerk pro Jahr mehr als 230 Mio. t Güter transportiert.
- In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas und sind einer der größten Energieversorger Deutschlands.

Die internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva erweitern das Leistungsportfolio:

- DB Arriva befördert europaweit über sechs Millionen Personen pro Tag per Zug und Bus.
- DB Schenker transportiert über 100 Millionen Sendungen auf der Straße sowie rund 1,2 Mio. t Luftfracht und knapp 2,3 Mio. TEU Seefracht pro Jahr.

Aufgrund unserer nationalen und internationalen Dienstleistungen nehmen wir führende Marktpositionen in den für unsere Aktivitäten relevanten Marktbereichen ein:

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

Der DB-Konzern fokussiert sich mit der neuen STRATEGIE STARKE SCHIENE auf die Geschäftstätigkeit des Systemverbunds Bahn. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa auch zukünftig das Wirkungsfeld für den DB-Konzern. Internationale Großbeteiligungen wie DB Schenker und DB Arriva werden zukünftig am Beitrag zur Starken Schiene gemessen. Strategisch relevante Beteiligungen wie DB Schenker werden daher als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Beteiligungen ohne strategische Relevanz werden auf den Prüfstand gestellt.

#### Marktpositionen Personenverkehr

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

Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen Berechnungen. Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2018.

#### Marktpositionen Güterverkehr und Logistik

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa - auf Basis tkm	Nr. 1 im europäischen Landverkehr - auf Umsatzbasis	Nr. 4 in der weltweiten Luftfracht - auf Basis t
1. DB Cargo	1. DB Schenker	1. DHL
2. Fret SNCF	2. Dachser	2. Kuehne + Nagel
3. Rail Cargo Group	3. DHL	3. DSV Panalpina
4. PKP Cargo	4. DSV Panalpina	4. DB Schenker
5. Mercitalia Rail	5. Kuehne + Nagel	5. Expeditors
Nr. 5 in der weltweiten Seefracht - auf Basis TEU	Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik - auf Umsatzbasis	
1. Kuehne + Nagel	1. DHL	
2. Sinotrans	2. XPO Logistics	
3. DHL	3. Kuehne + Nagel	
4. DSV Panalpina	4. CEVA Logistics	
5. DB Schenker	5. DB Schenker	

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2018.

Werte für DSV und Panalpina (Merger im August 2019) unter DSV Panalpina addiert.

#### VERÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO

Der Aufsichtsrat der DB AG hat den Vorstand beauftragt, verschiedene Optionen eines Arriva-Verkaufs voranzutreiben. Der Prozess wurde noch nicht abgeschlossen.

Der Beitrag von DB Arriva für die Starke Schiene ist operativ und strategisch gering, da DB Arriva lokale Märkte im europäischen Ausland bedient. Synergien auf Kunden-, Produktions- oder Produktseite mit dem Systemverbund Bahn sind aktuell nicht in einem wesentlichen Umfang vorhanden.

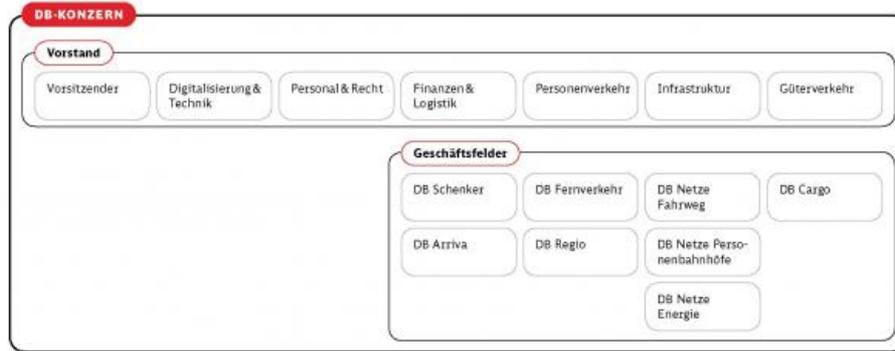
#### ORGANISATIONSSTRUKTUR

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

Im DB-Konzern führt die DB AG alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (unter anderem Recht, Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury und Bilanzen, Steuern, Versicherungen) sowie ADMINISTRATIVE SERVICEEINHEITEN. Zudem erbringen OPERATIVE SERVICEEINHEITEN als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören unter anderem die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH.

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

## Organigramm DB-Konzern



Stand 1. Januar 2020

### VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Die Veränderungen in der BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

### CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Der CORPORATE GOVERNANCE BERICHT 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.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- Operative Leistungsbeziehungen zwischen zwei Gesellschaften, die zum Beispiel im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen der DB Netz AG in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung: Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie zum Beispiel den zentralen Einkauf, der den Beschaffungsprozess von Zügen organisiert und steuert.
- Konzernfinanzierung: Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge: In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die schlussendlich steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

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

Gruppenfunktionen 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).

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

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung 2019 - in Mio. €	DB	DB	DB	DB Netze	DB Netze	DB Netze
	Fernverkehr	Regio	Cargo	Fahrweg	Personenbahnhöfe	Energie
Trassennutzung	-1.020	-2.310	-371	+3.699	-	-

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus  
Infrastrukturnutzung 2019 -  
in Mio. €

Nutzung örtlicher Infrastruktur  
Stationsnutzung  
Energieverrechnung

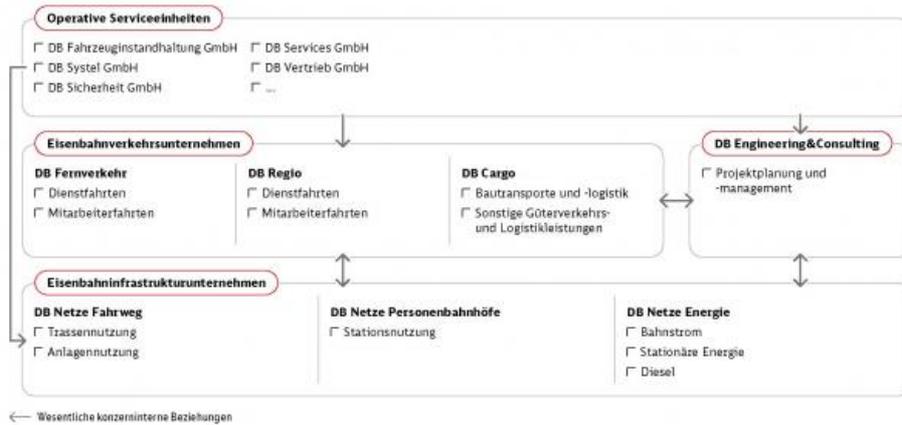
	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personenbahnhöfe	DB Netze Energie
	-33	-52	-136	+224	-	-2
	-102	-595	-	+6	+690	-
	-348	-610	-268	-162	-86	+1.498

Konzerninterne Leistungsbeziehungen aus Infrastrukturnutzung 2019 -  
in Mio. €

Trassennutzung  
Nutzung örtlicher Infrastruktur  
Stationsnutzung  
Energieverrechnung

	Beteiligungen/ Sonstige	DB Arriva	DB Schenker
	+4	-2	-
	-1	-	-
	+1	-	-
	-25	+1	-

**Wesentliche operative Leistungsbeziehungen (Systemverbund Bahn)**



**Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung**



**Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung**

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

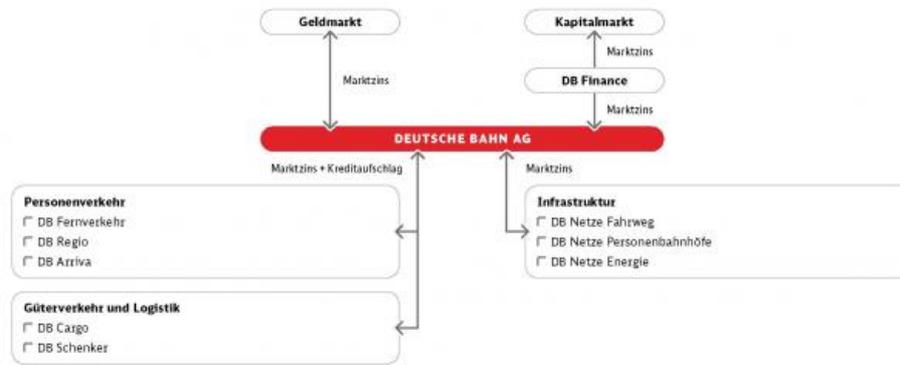
Eine Weiterverrechnung der Kosten für administrative Serviceeinheiten erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern beziehungsweise Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale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

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeiter, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern 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. Mit diesem Konzept sichern wir einen konzernübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

**Konzernfinanzierung**



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.

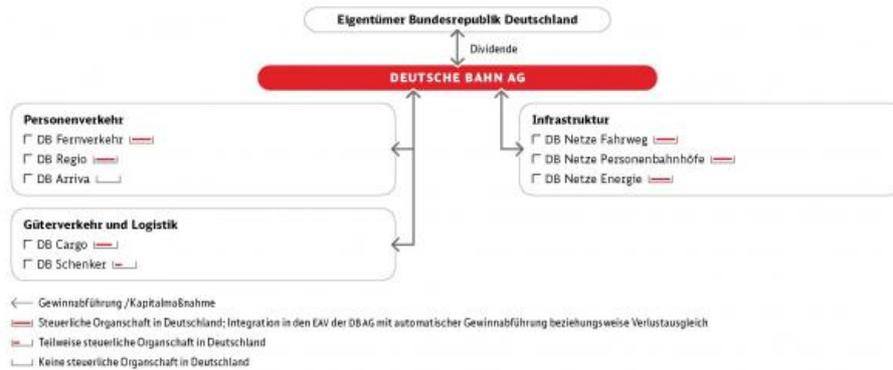
Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

**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.

**Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge**



Finanzflüsse DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften - in Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005
AUS EAV						
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260
DB Station& Service AG	+70	-0	+251	-37	-55	-69
DB Energie GmbH	-34	-2	-29	-43	-47	-44
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG						
DB Netz AG	-	-	-	-	-	+600
DB Station& Service AG	-	-	-	-	-	-
Finanzflüsse DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften - in Mio. €	2006	2007	2008	2009	2010	2011
AUS EAV						
DB Netz AG	+212	-146	-338	-768	+44	-307
DB Station& Service AG	-52	-90	-190	-150	-141	-155
DB Energie GmbH	-111	-106	-18	-91	-38	+38
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG						
DB Netz AG	-	-	-	-	+620	-
DB Station& Service AG	-	+286	-	+28	+111	+14
Finanzflüsse DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften - in Mio. €	2012	2013	2014	2015	2016	2017

Finanzflüsse DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften - in Mio. €	2012	2013	2014	2015	2016	2017
AUS EAV						
DB Netz AG	-197	-66	-217	-81	-280	-390
DB Station& Service AG	-160	-169	-188	-203	-176	-186
DB Energie GmbH	-62	+37	-39	-51	-35	-59
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG						
DB Netz AG	-	+5	-	-	-	+1.000
DB Station& Service AG	-	-	-	-	-	-
Finanzflüsse DB AG und DB-Infrastrukturgesellschaften - in Mio. €		2018		2019		Insgesamt
AUS EAV						
DB Netz AG		-509		-402		-1.159
DB Station& Service AG		-190		-146		-2.036
DB Energie GmbH		-12		+3		-743
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG						
DB Netz AG		-		-		+2.225
DB Station& Service AG		-		-		+439
( <sup>4</sup> ) Zufluss an Tochtergesellschaft						
( <sup>5</sup> ) Abfluss an DB AG						

### Nichtfinanzielle Konzernklärung

In 2017 ist das CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/95/EU (CSR-Richtlinie zur Offenlegung nichtfinanzieller und die Diversität betreffender Informationen durch bestimmte große Gesellschaften und Konzerne) in Kraft getreten. Dabei sind Angaben zum Geschäftsmodell, zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen sowie zur Achtung der Menschenrechte und zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung erforderlich, soweit sie für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Konzerns sowie der Auswirkungen des Geschäftsverlaufs auf die folgenden Aspekte erforderlich sind. Auch wenn der DB-Konzern nicht vom Regelungsbereich des CSR-RUG erfasst wird, haben wir uns für eine freiwillige Abgabe einer Nichtfinanziellen Erklärung (NFE) entschieden.

Im Rahmen seines integrierten Berichtsansatzes berichtet der DB-Konzern umfassend über alle wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen. In der WESENTLICHKEITSANALYSE 2019 wurden die drei Handlungsfelder Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotten, Klimaschutz und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit als wesentlich im Sinne des CSR-RUG identifiziert.

NFE-Bestandteile	DB-Themen	Hinweise
Geschäftsmodell	DB-Konzern Treibhausgasemissionen	-
Umweltbelange	Erneuerbare Energien	-
Sozialbelange	Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotten	-
Andere Belange (ökonomische)	Geschäftsverlauf	-
Freiwillige Zusatzangaben		
Umweltbelange	Schutz biologischer Vielfalt  Luftreinhaltung  Wasserverbrauch	Weitere Umweltbelange, die im Rahmen der Stakeholderbefragung 2019 als nicht wesentlich im Sinne der GRI-Standards bewertet wurden. Daher fallen sie nicht in den Scope des CSR-RUG. Nichtsdestotrotz werden diese Themen freiwillig berichtet, um gegenüber den Stakeholdern Rechenschaft abzulegen.
Arbeitnehmerbelange	Geschlechtergleichstellung Arbeitsbedingungen  Achtung der Rechte der Gewerkschaften  Sicherheit am Arbeitsplatz  Gesundheitsschutz	Wurde im Rahmen der Stakeholderbefragung 2019 als nicht wesentlich im Sinne der GRI-Standards bewertet. Daher fallen diese Themen nicht in den Scope des CSR-RUG. Nichtsdestotrotz werden sie freiwillig berichtet, um gegenüber den Stakeholdern Rechenschaft abzulegen.
Achtung der Menschenrechte	Verhinderung von Menschenrechtsverletzungen	Wurde im Rahmen der Stakeholderbefragung 2019 als nicht wesentlich im Sinne der GRI-Standards bewertet. Daher fallen diese Themen nicht in den Scope des CSR-RUG. Nichtsdestotrotz werden sie freiwillig berichtet, um gegenüber den Stakeholdern Rechenschaft abzulegen.
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Instrumente zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Wurde im Rahmen der Stakeholderbefragung 2019 als nicht wesentlich im Sinne der GRI-Standards bewertet. Daher fallen diese Themen nicht in den Scope des CSR-RUG. Nichtsdestotrotz werden sie freiwillig berichtet, um gegenüber den Stakeholdern Rechenschaft abzulegen.

Die Inhalte der NFE finden sich in den relevanten Kapiteln des Konzern-Lageberichts und wurden unter Anwendung der Internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI) in der Kern-Option sowie unter Berücksichtigung der Berichtsanforderungen des United Nations Global Compact (UNGC) erstellt. Darüber hinaus machen wir ergänzende freiwillige Angaben zu weiteren Belangen.

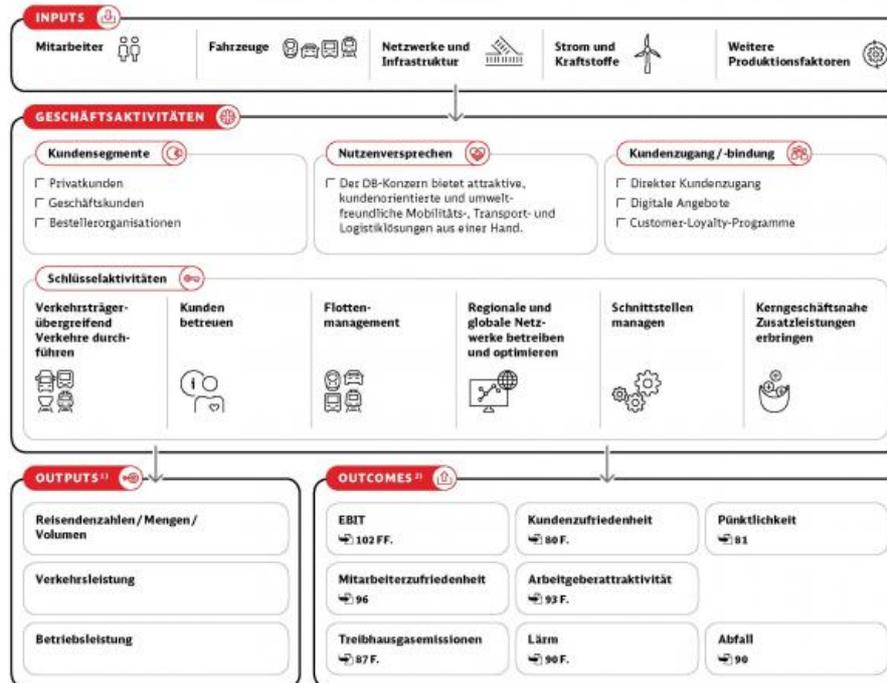
### Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

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

Der Systemverbund Bahn 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 Geschäftsaktivitäten 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. SPFV bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. DB Arriva hat im Regional- und Nahverkehr einen europaweiten Auftritt.

### Geschäftsmodell DB-Konzern



<sup>1)</sup> Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

<sup>2)</sup> Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

- Die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im Schienengüterverkehr, im Landtransport, in der Luft- und Seefracht sowie in der 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 Großstädte, von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.
- Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion und dabei von der Entwicklung der Montan- und Chemieindustrie beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter.

- Die Geschäftsfelder in der Infrastruktur decken mit ihren Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette ihrer Kunden ab. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung eine weitgehend aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr abgeleitete Größe. Bedeutung hat zudem der Vermarktungsbereich von DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist - vergleichbar mit dem deutschen Einzelhandel - die Konsumneigung der Bevölkerung eine wichtige Einflussgröße.

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

Das Betreiben von regionalen und weltweiten Verkehrs- und Transportnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Netzwerke und das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das

ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Die Sicherstellung und Verbesserung der Servicequalität für unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Angebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme, sowie die Integration neuer Mobilitätsformen und die intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

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

Mit unseren nationalen und internationalen Tochtergesellschaften sind wir als DB-Konzern 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 und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen.

Anders verhält es sich bei DB Regio und DB Arriva, die zusammen knapp ein Drittel des Konzernumsatzes erzielen. Hier hat der Auftragsbestand in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik von DB Schenker, die rund 6% des Konzernumsatzes erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

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

- **Gesellschaftliche Verantwortung:** Als Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung. Als Rückgrat der grünen und vernetzten Mobilität erfüllt die Schiene eine Schlüsselfunktion: Sie hilft, gesteckte Klimaziele zu erreichen, sie fördert Teilhabe und Lebensqualität der Menschen, stärkt den Wirtschaftsstandort sowie Menschen und Wirtschaft in Europa. Wir richten unsere Geschäftstätigkeit konsequent auf die Realisierung der starken Schiene aus und priorisieren unsere Aktivitäten entlang des Wertbeitrags.
- **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform 1994 richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus.
- **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland erfüllen wir eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, 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. 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:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig das Wirkungsfeld für den DB-Konzern. Um dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung zu tragen, positionieren wir uns mit unseren Personenverkehrsaktivitäten auch weiterhin auf europäischer Ebene. Mit der europa- und weltweiten Ausrichtung unserer Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten bieten wir unseren Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
- **Digitalisierung:** Der DB-Konzern nutzt 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 (KI), um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

#### **Politische und rechtliche Themen**

##### **POLITISCHES UMFELD**

Über die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene berichten wir regelmäßig in unserer Broschüre – WETTBEWERBSKENNZAHLEN.

#### **Regulatorische und verkehrspolitische Themen**

##### **KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030**

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen (»Klimapaket«) soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55% weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für die Schiene haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonenverkehrs, unter anderem durch die GEPLANTE ANHEBUNG DER GVFG- UND DER REGIONALISIERUNGSMITTEL. Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs. Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten KAPITALERHÖHUNGEN, mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie zur Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den SPFV in Kraft getretene ABSENKUNG DER MEHRWERTSTEUER und die vorgesehene PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG.

##### **NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT**

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) hat Ende September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist es, zukunftsweisende Konzepte und Handlungsempfehlungen zu entwickeln, um wettbewerbsfähige Unternehmen und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten sowie eine tragfähige, bezahlbare, bedarfsgerechte, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sicherzustellen. Die Arbeit der Plattform ist in sechs Arbeitsgruppen gegliedert. Die Arbeitsgruppe 1, Klimaschutz im Verkehr, hat 2019 in einem Zwischenbericht Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erarbeitet. Auch in den anderen Arbeitsgruppen wurden erste Berichte zu den Arbeitsergebnissen erstellt. Am 18. Dezember 2019 wurde der Fortschrittsbericht 2019 veröffentlicht, der zehn Kernthesen zur Zukunft der Mobilität formuliert und die bisherige Arbeit der NPM darstellt. Die Arbeit und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen werden kontinuierlich fortgeführt. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung für den Mobilitätssektor vertreten.

##### **ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE**

Seit Oktober 2018 arbeitet das von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer initiierte Zukunftsbündnis Schiene unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann daran, die Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik anzugehen. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen; Fachkräftebedarf Schiene. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, am 15. Oktober 2019 wurden im Lenkungskreis Maßnahmen für ein Sofortprogramm beschlossen. Ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) soll voraussichtlich im Sommer vorliegen.

**MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR**

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat am 8. April 2019 und am 7. Oktober 2019 erneut mit Spitzenvertretern aus BMVI und Branche getagt. Die Sofortmaßnahme Trassenpreisförderung konnte ab 1. Juli 2018 mit einer Laufzeit von fünf Jahren umgesetzt werden. Für die Förderung standen 2019 350 Mio. € zur Verfügung. Zu den Sofortmaßnahmen zählt auch das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem die Innovationskraft des Sektors gestärkt werden soll. Im Bundeshaushalt sind für 2020 30 Mio. € eingeplant. Die Notifizierung der Förderrichtlinie durch die EU-Kommission steht noch aus, die Veröffentlichung der Förderrichtlinie wird aktuell für Frühjahr 2020 erwartet. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € vorgesehen. Hierfür wird derzeit eine Förderrichtlinie erarbeitet.

**NOVELLE DES EISENBAHNREGULIERUNGSRAHMENS**

Zur Umsetzung des ordnungspolitischen Teils des Vierten EU-Eisenbahnpakets hat die Bundesregierung am 27. März 2019 eine Novelle des Eisenbahnregulierungsrahmens initiiert. Da das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) parallel zum Vierten Eisenbahnpaket verhandelt wurde, wurden die entsprechenden europäischen Vorgaben und Wertungen bereits bei Inkrafttreten des ERegG in seiner Ursprungsform weitgehend berücksichtigt. Der Anpassungsbedarf aufgrund der unionsrechtlichen Vorgaben war in Deutschland daher vergleichsweise gering. Geschärft wurden insbesondere die Vorgaben zur Entflechtung (Regelungen zur Unabhängigkeit des Betreibers der Schienenwege sowie finanzielle Transparenz/Rechnungslegung innerhalb vertikal integrierter Eisenbahnunternehmen) und damit zusammenhängend zu erweiterten Kompetenzen der BNetzA. Neben diesen das ERegG betreffenden Änderungen wurden in geringem Umfang Vorgaben des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) angepasst, unter anderem im Hinblick auf die Erstellung von Notfallplänen. Die Neuregelungen sind am 16. Juli 2019 in Kraft getreten und wurden im DB-Konzern umgesetzt. Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens sagte der Bund den Ländern zu, weitere Anliegen im Rahmen der im Koalitionsvertrag vorgesehenen umfassenden Evaluierung des Eisenbahnregulierungsregimes zu prüfen und mit den Ländern abzustimmen. Um diese Evaluierung durchzuführen, hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zunächst einen Erfahrungsbericht bei der Anwendung des ERegG bei der BNetzA erbeten. Diesen Bericht hat das BMVI am 5. November 2019 an die Verbände und Länder weitergeleitet und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt. Der DB-Konzern hat sich in den Prozess eingebracht. Anhand der Ergebnisse des Berichts und der Stellungnahmen soll der Änderungsbedarf am ERegG festgestellt und auf dieser Basis ein Gesetzentwurf erstellt werden.

**EISENBAHNRECHTSBEREINIGUNGSGESETZ**

Am 17. Juni 2019 hat das BMVI einen Referentenentwurf für ein Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz vorgelegt und eine Verbändeanhörung eingeleitet. Der Gesetzentwurf dient im Kern der Anpassung von Verweisungen, der Konkretisierung von Regelungen sowie redaktionellen Bereinigungen. Der Entwurf betrifft unter anderem Regelungen des AEG, des ERegG und des Bundeseseisenbahnverwaltungsgesetzes. Daneben enthält der Referentenentwurf materielle Änderungsvorschläge im Hinblick auf die Freistellung von Bahnbetriebszwecken von Grundstücken sowie zu Schutzmaßnahmen und Vegetationsrückschnitt an Eisenbahnbetriebsanlagen in Anlehnung an Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes. Der DB-Konzern hat sich mit einer Stellungnahme an der Verbändeanhörung beteiligt.

**MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE**

Die Frist zur Erfüllung der Versorgung der Hauptschienenwege mit Mobilfunk aus der Frequenzauktion 2015 ist Ende 2019 abgelaufen. Nach Angaben der Mobilfunknetzbetreiber konnten die Hauptverkehrswege zum Jahresende 2019 noch nicht in vollem Umfang versorgt werden. Die BNetzA prüft die Gesamterfüllung und etwaige hieraus entstehende Konsequenzen. Um dem Kundenwunsch nach lückenloser Konnektivität und unterbrechungsfreier Telefonie während der Bahnfahrt Rechnung tragen zu können, gerät die Umsetzung der Versorgungsauflagen aus der 5G-Auktion 2019 in den Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgeleuchtet werden. Der DB-Konzern hat zur Umsetzung das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert.

**EUROPAWEITE NEUDEFINITION DES BAHNFUNKSYSTEMS**

Neben der für die Konnektivität wesentlichen Ausleuchtung der Schienenwege durch die Mobilfunknetzbetreiber ist auch die ausreichende Frequenzausstattung für den Bahnfunk ein zentrales Thema, da Ende 2033 die derzeitigen Frequenzuteilungen für den Bahnfunk europaweit auslaufen. Die Europäische Kommission erarbeitet derzeit über eine Mandatierung der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Telekommunikation (CEPT) in Arbeitsgruppen die technischen und regulierungspolitischen Parameter für die Neuvergabe der Bahnfunkfrequenzen in Europa. Für die geplante Digitalisierung des Bahnbetriebs ist eine ausreichende Frequenzausstattung essenziell, um zukünftig Anwendungen wie die Automatic Train Operation (ATO) überhaupt durchführen zu können. Die Eisenbahnunternehmen hatten über die im CEPT vertretenen Mitgliedstaaten noch bis Ende 2019 die Möglichkeit, eigene Studien zur geplanten zukünftigen Frequenznutzung anzufertigen, um ihren konkreten Frequenzbedarf sowie die Anwendung zu plausibilisieren.

**MOBILITÄTSPAKET I ZU SOZIALVORSCHRIFTEN IM EUROPÄISCHEN STRASSENÜTERVERKEHR**

Das am 31. Mai 2017 vorgestellte Mobilitätspaket I enthält neben weiteren legislativen Vorschlägen eine Initiative für eine umfassende Revision der wettbewerblichen und sozialpolitischen Standards des europäischen Straßengüterverkehrs. Hierzu haben Rat und Parlament am 11. Dezember 2019 einen Kompromiss verhandelt. Demnach sollen Lkw-Fahrer künftig das Recht erhalten, mindestens alle drei bis vier Wochen an ihren Heimatort zurückzukehren. Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit (45 Stunden) muss außerhalb der Fahrerkabine verbracht werden. Bei der Kabotage sollen auch weiterhin drei Transporte innerhalb von sieben Tagen möglich sein. Zusätzlich muss eine Cooling-off-Periode von vier Tagen eingehalten werden. Diese Regelung gilt auch für den Zu- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs.

Mit Blick auf die Entsendung von Kraftfahrern und die damit verbundene Gewährleistung von Arbeitsbedingungen am jeweiligen Arbeitsstandort für die Zeit der Beschäftigung (Arbeitsortsprinzip) sind bilaterale Transporte ausgeschlossen. Für ein verbessertes Monitoring müssen neue Lkw bis 2023 und sollen auch leichte Nutzfahrzeuge (über 2,5 t) künftig mit einem digitalen Tachografen der zweiten Generation ausgestattet sein. Die neuen Vorschriften über Wettbewerb sowie Lenk- und Ruhezeiten sollen auch für leichte Nutzfahrzeuge im internationalen Verkehr gelten.

Mit dem Kompromiss ist das formelle Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Eine Zustimmung des Plenums des Parlaments könnte im Mai 2020 erfolgen.

**VORSCHLAG ZUM MEHRJÄHRIGEN EU-FINANZRAHMEN**

Die Kommission hat am 2. Mai 2018 ein Budget in Höhe von 1.279 Mrd. € für den neuen EU-Haushalt (MFF) für die Jahre 2021 bis 2027 vorgeschlagen. Für Investitionen in die transeuropäischen Verkehrs-, Digital- und Energienetze sollen die Mittel der Fazilität Connecting Europe (CEF) auf rund 42 Mrd.€ aufgestockt werden, davon rund 31 Mrd.€ für Investitionen in die Verkehrsnetze. Im aktuellen Finanzrahmen beläuft sich das Budget für Verkehrsnetze auf rund 24 Mrd. €. Die Aufstockung geht auf ein gesondertes Budget von 6,5 Mrd. € für Verkehrsnetze mit ziviler und militärischer Doppelnutzung zurück. Das Europäische Parlament hat sich im November 2018 für zusätzliche Mittel für die Verkehrsnetze von 7 Mrd. € ausgesprochen. Im Rat der Europäischen Union laufen die Verhandlungen zum Finanzrahmen. Es ist damit zu rechnen, dass sich der Rat für eine Kürzung der Mittel aussprechen wird. Eine finale Entscheidung wird möglicherweise erst im zweiten Halbjahr 2020 fallen.

**NATIONALES SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ**

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schieneulärmschutzgesetz) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13. Dezember 2020, zum Fahrplanwechsel 2020/2021, grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. DB Cargo beschafft neue Güterwagen grundsätzlich mit sogenannten FLÜSTERBREMSEN und rüstet die Bestandsflotte entsprechend um. Daneben verkohrt eine große Zahl weiterer Güterwagen von in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhaltern auf dem deutschen Netz, die ebenfalls an die gesetzliche Vorgabe gebunden sind.

**EU SCHRÄNKT NUTZUNG VON LAUTEN GÜTERWAGEN EIN**

Im Berichtsjahr wurde die Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems »Fahrzeuge-Lärm« (TSI Noise) durch die EU-Kommission verabschiedet. Die TSI Noise sieht ab Ende 2024 ein Betriebsverbot für laute Güterwagen auf stark befahrenen Strecken (sogenannte Quieter Routes beziehungsweise leisere Strecken) in der ganzen EU vor. Zu Quieter Routes werden alle Strecken, auf denen nachts im Durchschnitt mehr als zwölf Güterzüge auf einem Streckenabschnitt von mehr als 20 km verkehren. Auf den Quieter Routes dürfen laute Güterwagen, das heißt Güterwagen, die nicht den Vorgaben der TSI Noise für Neufahrzeuge genügen, ganztags nicht zum Einsatz kommen.

DB Cargo ist durch die laufende Umrüstung seiner Güterwagen auf leise Verbundstoffbremssohlen hierauf eingestellt.

**RECHTLICHE THEMEN****Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21**

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben im Frühjahr 2018 umfangreich auf die Klage erwidert. Der DB-Konzern hat mittlerweile auf die Klageerwidern repliziert. Im Zuge der Replik wurde die Klage erweitert. Grundlage hierfür war die damalige Erhöhung des Gesamtwertumfangs (GWU) auf 7,7 Mrd. €. Nach der nochmaligen Erhöhung des GWU auf 8,2 Mrd. € wird die Klage erneut erweitert werden. Mit einer mündlichen Verhandlung über die Klage ist frühestens in der ersten Jahreshälfte 2020 zu rechnen.

**Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten**

Während der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus 2011 die Auffassung vertrat, dass regulierte Infrastrukturnutzungsentgelte auch nochmals zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden können, entschied der Europäische Gerichtshof (EuGH) 2017, dass die zivilgerichtliche Überprüfung europarechtswidrig sei und zu Diskriminierungen führen könne. Mit Urteil vom 29. Oktober 2019 (Urteilsgründe liegen seit dem 29. Januar 2020 vor) hat der BGH das Urteil des EuGH wiederum insoweit einschränkend ausgelegt, als dass er die zivilgerichtliche Überprüfbarkeit von regulierten Eisenbahninfrastrukturkosten am Maßstab des kartellrechtlichen Missbrauchsverbots (Artikel 102 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)) bejaht. Damit gehen die zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern anhängigen Rechtsstreitigkeiten weiter. Die Gerichte werden nun in jedem Einzelfall klären müssen, ob ein Verstoß der regulierten Eisenbahninfrastrukturkosten gegen Artikel 102 AEUV vorliegt. Auch eine erneute Befassung des EuGH mit dieser Frage ist aufgrund des offenkundigen Widerspruchs der BGH-Entscheidung zur Rechtsauffassung des EuGH nicht ausgeschlossen. Parallel dazu haben mehrere Zugangsberechtigte bei der BNetzA Anträge auf eine rückwirkende Überprüfung von Eisenbahninfrastrukturkosten gestellt, die die BNetzA mit Beschlüssen vom 11. Oktober 2019 als unzulässig zurückgewiesen hat, da den Antragstellern in der Vergangenheit ausreichende regulierungsrechtliche Rechtsschutzmöglichkeiten zur Verfügung gestanden hätten, die diese aber nicht vollständig wahrgenommen hätten. Die Beschlüsse sind noch nicht bestandskräftig.

**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 DB Regio angestrebten Verfahren ist noch 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. Dazu wurden bereits seit 2014 in Deutschland und den USA gegen mehrere Fluggesellschaften Schadenersatzklagen erhoben. Das US-Verfahren konnten wir inzwischen durch außergerichtliche Vergleiche beenden. Ferner konnten bisher mit fünf Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abgeschlossen werden. Mit 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 eingereicht. Die EU-Kommission hatte 2016 und 2017 festgestellt, dass diese Unternehmen zwischen 1997 und 2011 verbotene Absprachen zu Bruttolistenpreisen getroffen haben. Absprachen hatte es auch darüber gegeben, neue Technologien zur Emissionsabsenkung erst später einzuführen und die Kosten dafür an die Kunden weiterzuleisten. Der DB-Konzern macht neben eigenen Ansprüchen auch die der Bundeswehr und von über 40 Unternehmen aus allen Bereichen der deutschen Wirtschaft geltend. Mittlerweile haben externe Wettbewerbsökonominnen im Auftrag des DB-Konzerns den mit der Klage geltend gemachten Schaden auf über 500 Mio. € inklusive Zinsen beziffert.

**Starke Schiene****Unser inneres Anliegen**

Deutschland braucht eine starke Schiene - das ist unser inneres Anliegen, dafür stehen wir als Deutsche Bahn. Die Starke Schiene 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. Konkret bedeutet eine starke Schiene eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes um bis zu 10,5 Mio. t pro Jahr, was dem jährlichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von einer Million Menschen entspricht.
- **FÜR DIE MENSCHEN.** Immer mehr Menschen leben in urbanen Zentren. Bis 2050 werden voraussichtlich fast 85% der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben. Der wachsende Verkehr stellt schon heute 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 ermöglichen, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet eine

starke Schiene eine Verdoppelung der Reisendenzahl im SPFV sowie deutlich mehr Reisende im Nahverkehr pro Jahr. Dadurch entsteht eine Einsparung von täglich rund fünf Millionen Pkw-Fahrten sowie rund 14.000 Flugreisen in Deutschland.

- **FÜR DIE WIRTSCHAFT.** Es wird erwartet, dass die Nachfrage nach dem Transport von Gütern in den nächsten zehn Jahren um über 20% zunimmt. Zugleich pendeln immer mehr Menschen zur Arbeit oder arbeiten flexibel an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ein ökologisches Wirtschaftswachstum möglich. Eine starke Schiene ist folglich ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Sie hilft Deutschland, die Position als Exportweltmeister zu sichern. Mit ihr behaupten wir uns im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickeln entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet die Starke Schiene ein Wachstum des Marktanteils des Schienengüterverkehrs von 18% auf 25%. Das entspricht rund 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: Viel hängt davon ab, dass Deutschlands und Europas 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 die Starke Schiene für Europa eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung.

**Unsere Strategie Starke Schiene**

Bereits mit der Strategie DB2020+ haben wir es uns zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist seither in all ihren Dimensionen handlungsleitend in unserem Wertegerüst verankert und fester Bestandteil unsererer DNA. Als Reaktion auf sich rasant ändernde ökologische, gesellschaftliche wie politische Rahmenbedingungen, aber auch interne Herausforderungen haben wir unsere strategische Ausrichtung weiterentwickelt und einen neuen Gestaltungsanspruch - unser inneres Anliegen - formuliert, der Kern unserer neuen Strategie Starke Schiene ist.

Mit der Starke Schiene bekennen wir uns ausdrücklich zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung und definieren unseren konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland ebenfalls eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starke Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig unser Wirkungsfeld. Künftig fokussieren wir uns jedoch stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und tragen damit internen Herausforderungen und steigenden Erwartungen unserer Stakeholder zur Verantwortung des DB-Konzerns Rechnung. Wir werden daher alles, was wir tun, fortan am Wertbeitrag zu einer starken Schiene messen. Dies beinhaltet auch unsere Beteiligungen. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Bereits mit der im Vorjahr beschlossenen Agenda für eine bessere Bahn haben wir die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und begonnen, kurzfristig zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, die Produktqualität zu erhöhen und die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Die Agenda für eine bessere Bahn war Grundlage und Aufsattpunkt für die Entwicklung der Starke Schiene. Mit der neuen Strategie führen wir die positiven Entwicklungen der Agenda für eine bessere Bahn fort, erweitern den inhaltlichen Rahmen und die zeitliche Perspektive und schaffen so einen größeren strategischen Rahmen von konzernweiter Relevanz. Unsere neue Strategie Starke Schiene bildet ein Rahmenwerk, mit dem wir gleichermaßen die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schaffen und mit der GRÜNEN TRANSFORMATION des DB-Konzerns die nachhaltige Ausrichtung sicherstellen.

Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu schaffen, haben wir im Rahmen der Starke 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 dem Bund in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazitäten schaffen zudem die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie eine Verstärkung der Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeiter werden uns in die Lage versetzen, deutlich mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.
- **SCHLAGKRÄFTIGER** - um langfristig ein hohes und nachhaltiges 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 Kunden und schneller bei den Mitarbeitern 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.

**Die Ausbausteine der Starke Schiene**



- **MODERNER** - wir werden die Attraktivität der Schiene für unsere Kunden erhöhen. Mit häufigeren und schnelleren Verbindungen wird das Schienenangebot deutlich verbessert. Mit dem Ausbau im Bereich New Mobility bieten wir unseren Kunden 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 unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler

Plattformen schaffen einen klaren Mehrwert für unsere Kunden. So tragen wir den steigenden Erwartungen Rechnung und schaffen ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik.

Für jedes Ausbaufeld haben wir fünf zentrale Themen identifiziert, die Ausbausteine. Wesentlich für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für die Starke Schiene.

Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene kann nur dann ihr volles Potenzial für den Umwelt- und Klimaschutz entfalten, wenn auch wir dazu unseren Beitrag stärken und ausbauen. Wir nehmen unsere ökologische Verantwortung wahr und setzen dazu unsere grüne Transformation um. Hierzu haben wir einen weiteren Ausbaustein definiert, über den wir unseren ökologischen Fußabdruck reduzieren und so die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung stärken. Im Rahmen des Ausbausteins Umwelt und 100% Grünstrom stellen wir sicher, dass unser Bahnstrom bis 2038 zu 100% aus erneuerbaren Energiequellen gespeist wird und die Voraussetzungen dafür auf der Energieinfrastruktur geschaffen werden.

Die Ausbausteine bilden den strategischen Rahmen unserer Geschäftstätigkeit und werden durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

### MOBILISIERUNG DER MITARBEITER

Wir sind überzeugt: Nur mit motivierten Mitarbeitern und Führungskräften werden wir unsere Ziele erreichen. In besonderem Maße entscheidend für das Erreichen einer starken Schiene ist daher die aktive Einbindung unserer Mitarbeiter bei der Strategieumsetzung. Eine besondere Bedeutung kommt daher den 15 AUSBAUSTEINEN DER MIT ARBEITER zu. Ziel ist die Entwicklung 15 zusätzlicher Ausbausteine, die die Anliegen der Mitarbeiter abbilden und zukünftig den DB-Konzern in die Lage versetzen sollen, alle Ausbausteine erfolgreich umzusetzen. Die zusätzlichen Ausbausteine sollen Rahmenbedingungen schaffen, die es den Mitarbeitern dauerhaft ermöglichen, im Sinne der Strategie zu handeln und sich für sie einzusetzen.

In interdisziplinären Teams entwickeln Mitarbeiter eigene Lösungsansätze für die aus ihrer Sicht größten Herausforderungen. Der Vorstand hat sich dazu verpflichtet, die Umsetzung der 15 Ausbausteine der Mitarbeiter sicherzustellen.

Darüber hinaus gilt es, für eine erfolgreiche Mobilisierung das innere Anliegen, die strategischen Ziele und Kernbotschaften bei allen Mitarbeitern zu verankern. Hierzu setzen wir auf eine verstärkte interne und externe Change-Kommunikation.

### STRATEGIEIMPLEMENTIERUNG

Die Ausbausteine der Starke Schiene dienen als Ordnungsrahmen für die Umsetzung und das Monitoring der Strategie. Jedem Ausbaustein liegen konkrete Maßnahmen zugrunde.

### Fahrplan für die nächsten zehn Jahre

#### ROBUSTER

Flottenausbau insbesondere im Fernverkehr ETCS-Fahrzeugausrüstung Werkausbau in Hamburg, Krefeld und Berlin 100.000 neue Mitarbeiter 2. Stammstrecke München Digitalisierung von Prozessen Inbetriebnahme diverser Knoten/ Korridore Automatisierung und Digitalisierung von Instandhaltungsstandorten Redesign ICE-1- und ICE-3-Zügen Güterwagen mit intelligenter Sensorik Kapazitätsorientierte Fahrplananpassungen Attraktive Arbeitsbedingungen Eröffnung Stuttgart 21

#### SCHLAGKRÄFTIGER

Optimierung aller sechs Verbundprozesse Etablierung flacher Hierarchien Durchführung weiterer AusbauCamps Etablierung Steuerungsgremium zur Strategieumsetzung Verankerung täglicher Performance-Dialoge Ausrichtung der Zielsysteme der Transporteure und Dienstleister auf Endkunden Umsetzung der Ausbausteine der Mitarbeiter

#### MODERNER

Einführung 30-Minuten-Takt-Anbindung Umsetzung integrierter Mobilitätskonzepte Marktauftritt als integrierter Spediteur Angebot von On-Demand-Mobilitätslösungen Digitalisierung Fahrgastrechte Bereitstellung von Flächen am Bahnhof für neue Mobilitätskonzepte Einsatz von Mehrsystemloks für internationale Verkehre Einführung digitales Sprachassistenzsystem Integration neuer Mobilitätsformen in öffentliche Tarifsysteme Aufbau Mobimeo als Branchenlösung für die Alltagsmobilität

#### GRÜNE TRANSFORMATION

Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien im DB-Bahnstrommix auf 80% (bis 2030) | Steigerung der Energieeffizienz aller DB-Verkehrsmittel | Entwicklung einer Strategie zum Einsatz alternativer Kraftstoffe

Für die operative Steuerung wurde je Ausbaustein ein sogenannter Bauleiter benannt, der die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen sowie deren operative Umsetzung gegenüber dem Vorstand verantwortet. Die Ausbausteine wurden im Rahmen der Mittelfristplanung verankert. Den Zielbeitrag steuern wir auf Basis von sogenannten Key Performance Indicators (KPIs). Diese Erfolgsmessung erfolgt kontinuierlich und wird in der Starke-Schiene-Sitzung, einem eigens dafür geschaffenen Gremium, unter Aufsicht des Vorstands und der Vorsitzenden der großen Geschäftsfelder des Systemverbands Bahn gesteuert und gemonitort.

### STARKE-SCHIENE-ZIELSYSTEM

Auf Grundlage der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung verfolgen wir drei Sektorziele, zu denen wir als DB-Konzern mit beitragen:

- Verdopplung der Reisenden im Schienenpersonenverkehr (SPV),
- Steigerung des Marktanteils der Schiene am Güterverkehr von 18% auf 25% und
- bis 2038 den Bahnstrom aus 100% erneuerbaren Energien gewinnen.

Die Zielerreichung messen wir durch zehn DB-spezifische Ziele. Oberstes Ziel ist dabei unser Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Hierfür fokussieren wir uns gleichermaßen auf Wachstum im Schienenpersonen- wie im Schienengüterverkehr.

Die Verkehrsverlagerung ist eine Gemeinschaftsaufgabe der Branche, daher hängt die Erreichung der Ziele nicht ausschließlich vom DB-Konzern ab. Neben der Unterstützung der Politik bei beschleunigten Genehmigungsprozessen, Finanzierung und fairen Wettbewerbsbedingungen bedarf es zum Beispiel auch ausreichender Kapazität in der Industrie für Modernisierung und Erweiterungen der Infrastruktureinrichtungen. Im Fokus steht die gemeinsame Arbeit aller Beteiligten an der Verkehrsverlagerung. Der exakte Zeitpunkt der Zielerreichung hängt daher von verschiedenen Faktoren ab, die der DB-Konzern nicht allein beeinflussen kann.

### Top-Ziele der Strategie Starke Schiene

VERKEHRVERLAGERUNG	<p><b>Top-Ziele der Strategie Starke Schiene</b></p> <p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Verdopplung der Reisenden im Fernverkehr</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>260 Millionen Reisende bei DB Fernverkehr</p> <p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Steigerung der Reisenden im Nahverkehr</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>+ 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</p> <p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>+ 70 % Verkehrsleistung bei DB Cargo (Deutschland) (bezogen auf das Jahr 2015)</p> <p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Erhöhung der Kapazität im Schienennetz</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>+&gt; 30 % Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf das Jahr 2015)</p>	<p><b>Was tun wir dafür?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen.</li> <li>▣ Erhöhung der Frequenzen – Einführung des Deutschland-Takts.</li> <li>▣ Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen.</li> <li>▣ Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge.</li> <li>▣ Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.</li> <li>▣ Intuitiv einfache Reisebegleitung über die gesamte Reisekette mit DB Navigator und bahn.de.</li> </ul> <p><b>Was tun wir dafür?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen.</li> <li>▣ Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge.</li> <li>▣ Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.</li> <li>▣ Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie.</li> </ul> <p><b>Was tun wir dafür?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Stabilisierung des Produktionssystems durch Etablierung robuster Steuerungs-, Produktions- und Führungsprozesse.</li> <li>▣ Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemloks, Güterwagen und Automatisierung.</li> <li>▣ Steigerung von Vorkahr auf europäischen Top-Korridoren.</li> <li>▣ Verbesserung des Systemzugangs für Kunden mit und ohne Gleisanschluss.</li> <li>▣ Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Einzelwagenverkehre.</li> <li>▣ Digitalisierung unserer Kundenschnittstelle.</li> </ul> <p><b>Was tun wir dafür?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Maßnahmen der Netzkonzepktion 2030 und den Deutschland-Takt.</li> <li>▣ Vorantreiben der Digitalisierung des Netzes, zum Beispiel durch den Flächenrollout von ETCS, digitalen Stellwerken und digitalem Bahnbetrieb.</li> <li>▣ Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen, verkehrliche Optimierung und bessere Auslastung unterausgelasteter Infrastruktur.</li> </ul>	
	KUNDE	<p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Erhöhung der Kundenzufriedenheit</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ &gt; 80 ZI bei DB Fernverkehr</li> <li>▣ &gt; 75 ZI bei DB Regio</li> <li>▣ &gt; 70 ZI bei DB Cargo</li> </ul> <p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ &gt; 85 % bei DB Fernverkehr</li> <li>▣ &gt; 95 % bei DB Regio</li> <li>▣ &gt; 77 % bei DB Cargo</li> </ul>	<p><b>Was tun wir dafür?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Konsequente Neuausrichtung aller Kernprozesse am Endkunden.</li> <li>▣ Steigerung der Basisqualität an Bahnhöfen durch erhöhte Reinigungsfrequenz an stark frequentierten Stationen sowie mehr Personal und Technik für mehr Sauberkeit und Sicherheit.</li> <li>▣ Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen, unter anderem durch Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen.</li> <li>▣ Implementierung eines intelligenten Systems für Reisendeninformation und Ausstattung aller Bahnhöfe mit neuen Fahrgastinformationsanzeigern.</li> </ul> <p><b>Was tun wir dafür?</b> </p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▣ Kurzfristige Entschärfung von Engpässen, unter anderem durch die Ertüchtigung hochbelasteter Infrastruktur mit gezielten Instandhaltungsmaßnahmen.</li> <li>▣ Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, unter anderem durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten.</li> <li>▣ Einführung unterstützender Systeme, unter anderem Implementierung intelligenter Prognosesysteme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen.</li> </ul>
		MITARBEITER	<p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Ausbau der Mitarbeiterzufriedenheit</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>&gt; 3,8 ZI</p>
	KLIMA		<p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>100 % Grünstrom bis 2038</p>
		WIRTSCHAFTLICHKEIT	<p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Erwirtschaften einer angemessenen Rendite oberhalb der Kapitalkosten</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>ROCE ≥ 6,5 %</p> <p><b>Was wollen wir erreichen?</b> </p> <p><b>Gewährleistung der finanziellen Stabilität</b></p> <p><b>Wie messen wir das?</b> </p> <p>Tilgungsdeckung ≥ 20%</p>

**Kunde und Qualität**

**Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland)**



**Ziele und Managementansatz**

**KUNDE IM MITTELPUNKT UNSERES HANDELNS**

Wir arbeiten an den Themen, die für uns und unsere Stakeholder wesentlich sind. Eine Übersicht unserer WESENTLICHEN NACH HALTIGKEITSTHEMEN ist im Kapitel »An unsere Stakeholder« dargestellt.

Es gibt eine Reihe von Hebeln zur Steigerung der Produktqualität. Für uns stellt die Verbesserung der PÜNKTLICHKEIT den wichtigsten Ansatzpunkt 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 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 fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Zahlen werden täglich erfasst und zusammen mit den aktuellen Störungsursachen sowie weiteren Steuerungskennzahlen den Führungskräften und Mitarbeitern 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 und ein bestimmender Faktor bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte im DB-Konzern.

Weitere wichtige Hebel zur Steigerung der Produktqualität stellen der Einsatz von modernen Fahrzeugen, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten dar. Deswegen investieren wir kontinuierlich in unsere Flotte und die Infrastruktur und optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern sowie mit unseren Branchenpartnern. Intensiv werden hierbei auch die Chancen der Digitalisierung genutzt. Die Initiativen zur Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Kundenzufriedenheit sind wichtiger Bestandteil des Umsetzungsprogrammes für die neue Strategie Starke Schiene. Die KUNDENZUFRIEDENHEITEN sind somit die wichtigsten Indikatoren unserer Leistungsqualität. Daraus gewinnen wir Erkenntnisse, um konkrete Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten.

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

**KAPAZITÄTSAUSBAU FÜR EINE STARKE SCHIENE**

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

**Ausbau Infrastruktur**

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Ziele der Starken Schiene im Personen- und Güterverkehr soll es zu einer weiteren Steigerung der Betriebsleistung im Netz um mehr als 30% kommen, das heißt um rund 350 Mio. Trkm. Das Wachstum wird überproportional auf den heute schon hoch ausgelasteten Schienenwegen stattfinden. Der zusätzliche Verkehr muss daher zwingend durch den Ausbau der Infrastrukturkapazität aufgefangen werden. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, auch in der Ausbauphase zu jeder Zeit 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 und den Maßnahmen aus dem KLIMASCHUTZPROGRAMM sind die Grundlagen für die Finanzierung des Wachstums gelegt.

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

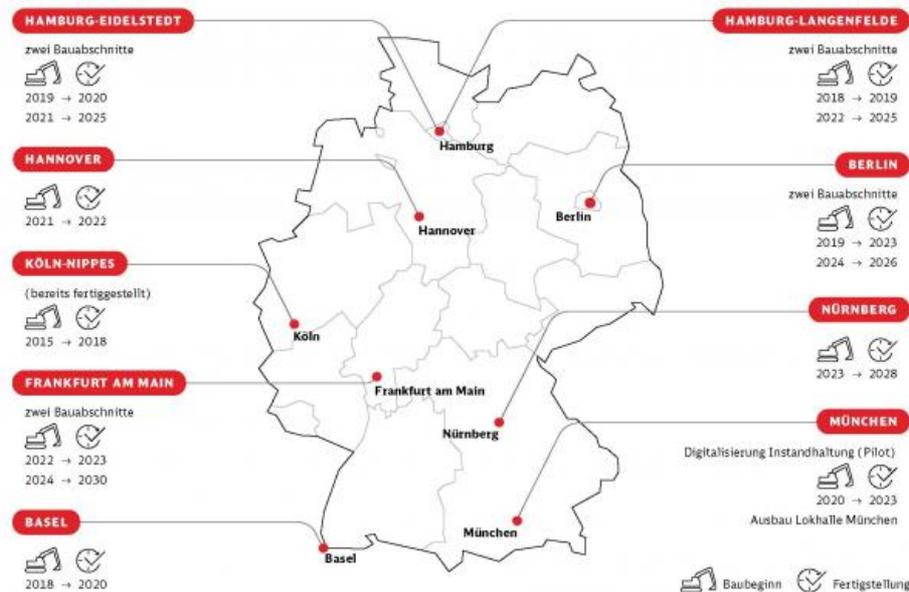
- **Neu- und Ausbau:** Die Realisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für zusätzliche Netzkapazität. Hier schaffen wir ein Potenzial von zusätzlichen 180 Mio. Trkm und damit die Voraussetzung für Mehrverkehr auf Korridoren und für neue Angebotskonzepte. Notwendige Projekte 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. 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 ab 2020 und den industrialisierten Flächenrollout (ab spätestens 2025).
- **Kapazitätsmanagement:** Mit weiteren Zusatzaßnahmen 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 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 massiv unsere Instandhaltungswerke aus und investieren in neue Züge. Zusätzlich investieren wir in die Modernisierung unserer Fahrzeuge. Mit diesen Hebeln werden wir unsere Fahrzeugverfügbarkeit weiter ausbauen.

Bis Ende 2024 investieren wir rund 800 Mio. € in die Instandhaltungswerke des Fernverkehrs und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der 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. Auch die Digitalisierung und Automatisierung werden weiter vorangetrieben. Zudem schaffen wir rund 1.000 zusätzliche Stellen in den Werken. Rund die Hälfte der Mitarbeiter wurde bereits eingestellt.

### Ausbauplanung der Instandhaltungswerke von DB-Fernverkehr



Um die Fahrzeugverfügbarkeit weiter zu steigern und zusätzliche Kapazitäten in den Werkshallen zu schaffen, werden auch die 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, dem ICE 4, um durch kürzere Standzeiten die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen.

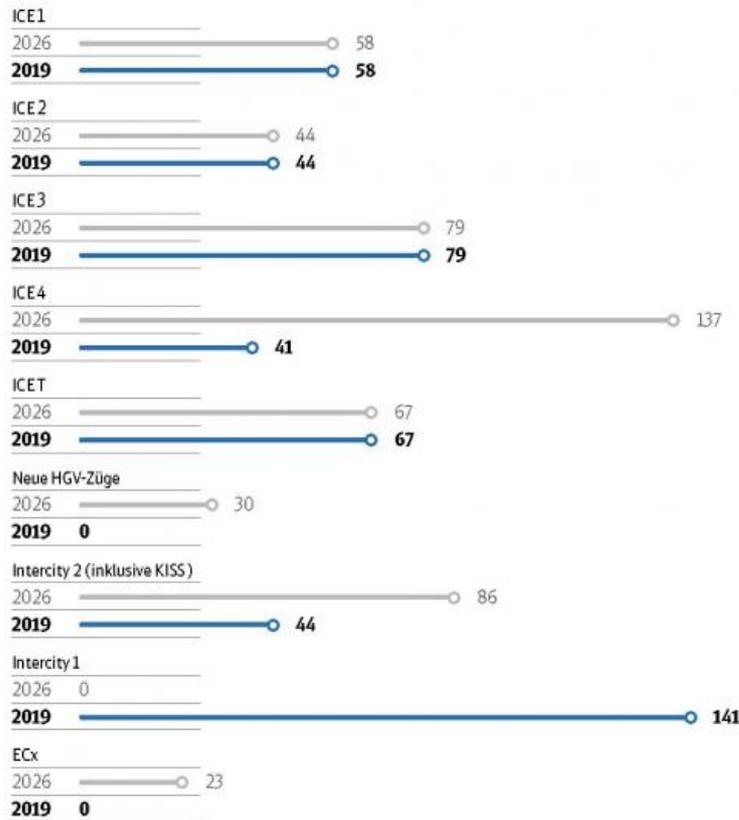
Neben unseren Werken investieren wir auch sehr umfangreich in Fahrzeuge. Langfristig erfolgt die Vergrößerung der Fahrzeugflotte im Fernverkehr um rund 25% auf bis zu 600 Züge. Konkret wird die Fahrzeugflotte mit insgesamt über 300 neuen Fahrzeugen (ICE 4, Intercity 2, ECx und HGV 2.0) erweitert. Bei HGV 2.0 handelt es sich um die Erweiterung der 300 km/h schnellen Hochgeschwindigkeitsflotte.

Zudem läuft die Modernisierung von über 100 Zügen der ICE-1- und ICE-3-Flotte zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und für mehr Komfort an Bord. 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.

Darüber hinaus haben wir die Beschaffung von 90 Hochgeschwindigkeitszügen ausgeschrieben. 30 Hochgeschwindigkeitszüge (HGV 2.0) davon sollen bereits ab 2022 schrittweise ausgeliefert werden. Diese werden dann größtenteils in einem komplett neuen Werk instand gehalten. Mit dem neuen und dann zehnten Fernverkehrswerk kommt Nürnberg bei der Stärkung der Schiene und der Klima- und Mobilitätswende eine Schlüsselrolle zu. Mit dem neuen Werk, das voraussichtlich 2028 fertiggestellt werden soll, schaffen wir ausreichende Werkekapazitäten, um der wachsenden Nachfrage auf der Schiene gerecht zu werden.

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Ausbau der Fahrzeugflotte bis 2026.

### Entwicklung der Fernverkehrsflotte - in Anzahl



Auch im Regionalverkehr investieren wir in unsere Flotte und Werke. In den nächsten Jahren erfolgen umfangreiche Modernisierungen an den Fahrzeugen der S-Bahnen Rhein-Main, 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 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 Zugkilometer-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.

Weiterhin wird zur Erhaltung und Erweiterung der Instandhaltungskapazitäten in den nächsten Jahren erheblich in die Werkstattinfrastruktur investiert. Schwerpunkte bilden hierbei bis 2025 die Werkstätten für die S-Bahnen in Berlin, Hamburg und München.

**FÜR EINE STARKE SCHIENE BRAUCHT ES EFFIZIENTE UND STABILE ABLÄUFE**

Das Programm OPEX (Operative Excellence) wurde Anfang 2017 mit den identifizierten Verbundthemen Instandhaltung, Bauen im Verbund sowie Fähigkeitenaufbau gestartet. OPEX stützt das Ziel, die Leistungskultur des DB-Konzerns nachhaltig zu verändern. Mit OPEX treiben wir den bereits begonnenen Wandel voran - für Qualität, die überzeugt, und Leistung, die unsere Kunden begeistert.

Seit November 2019 haben weitere 15 Instandhaltungsstandorte in Welle sechs mit der OPEX-Transformation begonnen. Die Standorte der ersten bis fünften Welle werden hinsichtlich ihres Programmfortschritts weiterhin in regelmäßigen OPEX-Reifegrad-Assessments überprüft und bei der weiteren Umsetzung unterstützt.

Um unsere gesetzten Ziele zu erreichen und konzernweite Verbesserungen zu erzielen, ist es jedoch notwendig, den OPEX-Ansatz weiterzuentwickeln und auf alle Prozesse und Organisationseinheiten anzuwenden sowie in eine ganzheitliche Betrachtung der Organisation zu überführen (End-to-End-Prozesse). Vor diesem Hintergrund haben wir unser konzernweites DB-Produktionssystem erstellt: das DB Exzellenzsystem.

Das DB Exzellenzsystem baut auf OPEX als optimierte und erweiterte Fortsetzung auf. Die Lean-Methodik wurde für den DB-Konzern weiterentwickelt und beispielsweise um die Bestandteile Digitalisierung und Change-Management ergänzt. Mit dem DB Exzellenzsystem haben wir einen konzernweiten Methoden- und Werkzeugkasten zur Prozessverbesserung. Damit sollen konzernweit einheitliche Standards geschaffen, Verluste an Schnittstellen reduziert und die Leistungsfähigkeit des DB-Konzerns gesteigert werden. Als fester Bestandteil unserer Strategie Starke Schiene soll uns die Anwendung des DB Exzellenzsystems insbesondere dabei helfen, schlagkräftiger zu werden - indem wir stabile Prozesse etablieren.

Das DB Exzellenzsystem besteht aus einem Standardvorgehen zur Optimierung und Transformation von Prozessen und/oder Organisationen, beinhaltet Prinzipien, die ein klares Verständnis von Exzellenz beschreiben, und Anwendungsstandards zu deren Erreichung sowie das DB Exzellenz-Assessment zur Analyse und Bewertung von Prozessen und Organisationseinheiten auf Basis erreichter Exzellenz-Reifegrade. Bereits während der Erarbeitung wurde das DB Exzellenzsystem in zwei Verbundprozesstransformationen pilotiert: Großstörung managen und PlanStart/Bereitstellung Frankfurt. Die Erfahrungen aus den beiden Pilotierungen sind dabei in die Erstellung des Systems eingeflossen. Weitere Verbundprozesstransformationen wurden gestartet: Bereitstellung/ PlanStart Berlin sowie Fahrzeuginstandhaltung.

**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.

Dies wird deutlich an der Entwicklung der Verkehrs- und Betriebsleistung nicht nur der EVU des DB-Konzerns, sondern auch konzernexterner EVU, also des gesamten Sektors:

Leistungskennzahlen Schiene in Deutschland (Sektor)	2019	2018	2017
Reisende Fernverkehr in Mio.	152	149	142
Konzerninterne Bahnen	151	148	142
Konzernexterne Bahnen <sup>1)</sup>	2	1	1
Reisende Nahverkehr in Mio.	2.486	2.472	2.459

Leistungskennzahlen Schiene in Deutschland (Sektor)	2019	2018	2017
Konzerninterne Bahnen	1.972	1.940	1.933
Konzernexterne Bahnen <sup>1)</sup>	514	532	525
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mio. tkm	132.269	136.080	136.483
Konzerninterne Bahnen	60.702	64.169	67.566
Konzernexterne Bahnen <sup>1)</sup>	71.568	71.911	68.917
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.090	1.085	1.073
Konzerninterne Bahnen	722	736	742
Konzernexterne Bahnen <sup>1)</sup>	368	349	331

Einzelwerte sind teilweise geschätzt, gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

<sup>1)</sup> Angaben für 2019 basieren auf eigenen Einschätzungen.

Die Leistungsentwicklung im SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND war im Berichtsjahr anhaltend positiv. Dazu haben vor allem die EVU des DB-Konzerns beigetragen.

Im SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND hingegen sank die Verkehrsleistung im Berichtsjahr, unter anderem aufgrund eines konjunkturbedingten Rückgangs bei schienenaffinen Gütern.

Die insgesamt auf dem Schienennetz in Deutschland erbrachte Leistung ist auch im Berichtsjahr weiter gestiegen. Dazu haben vor allem die konzernexternen EVU beigetragen.

### Kundenzufriedenheit

Kundenzufriedenheit - in ZI	2019	2018	2017
DB Fernverkehr	76,5	77,1	77,2
DB Regio (Schiene)	66,1	66,3	68,1
DB Regio (Bus)	73	74	74
DB Cargo	61	60	67
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	68	69
DB Arriva (Bus und Schiene in Großbritannien)	78	79	80
DB Schenker	71	71	74

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein kontinuierliches und systematisches Kundenfeedback. Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist daher für uns von großer Bedeutung. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Grundlage sind knapp 160.000 Interviews mit End- und Geschäftskunden in 35 Studien.

Im Berichtsjahr war die Kundenzufriedenheit im Fahrgastbereich insgesamt rückläufig, während sie in wesentlichen Bereichen des Güterverkehrs und der Logistik bei den Geschäftskunden stabil war beziehungsweise sich leicht verbessert hat. DB CARGO verbesserte sich leicht, DB SCHENKER blieb stabil. Während sich DB Netze PERSONENBAHNHÖFE in der Wahrnehmung der Kunden verbesserte und DB REGIO SCHIENE das Vorjahresniveau annähernd halten konnte, verschlechterten sich DB FERNVERKEHR und DB REGIO BUS.

### Pünktlichkeit

Pünktlichkeit- in %	2019	2018	2017
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,7	93,4	93,9
DB-Schienepersonenverkehr in Deutschland	93,9	93,5	94,1
DB Fernverkehr	75,9	74,9	78,5
DB Regio	94,3	94,0	94,4
DB Cargo (Deutschland)	73,8	72,9	73,4
DB Arriva (Schiene: Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen)	89,3	89,8	92,3
DB Regio (Bus)	90,9	91,0	90,5
DB Cargo (Europa)	74,0	72,8	72,7

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

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz der angestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms gesteigert werden. Hier zahlten sich Maßnahmen wie die Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit und das Präventionsprogramm Infrastruktur sowie die konsequente Fortführung der PlanStart-Aktivitäten und die Arbeit der Lagezentren Pünktlichkeit und Bau aus.

Das unter anderem witterungsbedingte externe Störgeschehen lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die negativen Effekte auf den Betrieb daraus konnten jedoch reduziert werden. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen wurden minimiert. Hier wirkte sich das Großstörungenmanagement positiv aus.

Die Pünktlichkeitsentwicklung entspricht damit unserer Prognose aus dem Integrierten Bericht 2018, wengleich dort eine noch stärkere Verbesserung angenommen wurde.

## UMFANGREICHE MASSNAHMEN ZUR PÜNKTLICHKEITSVERBESSERUNG

### Bessere Steuerung in hochbelasteten Korridoren und Knoten

Das Steuerungsinstrument PlanKorridore setzen wir seit dem Vorjahr auf besonders stark frequentierten Strecken ein, um aufbauende Verspätungen besser in den Griff zu bekommen. Der erste PlanKorridor startete zwischen Köln und Dortmund. Neben dem Pilotkorridor West (Dortmund-Köln) wurde im Berichtsjahr der Korridor Mitte (Fulda-Mannheim) umgesetzt. Die Umsetzung der PlanKorridore Süd (Würzburg-Nürnberg) und Nord (Hamburg/Zulauf Hamburg) konnte ins Berichtsjahr vorgezogen werden.

Zudem investieren wir in die PlanKorridore, um sie robuster gegenüber Störungen zu machen, unter anderem in die schnellere Ausrüstung von Weichen mit speziellen Herzstücken und das Diagnosesystem DIANA sowie darüber auch in einen gezielten Vegetationsrückschnitt und zusätzliche Maschinen. Parallel stellen wir über 100

Mitarbeiter für die Instandhaltung in den Korridoren ein.

### **Lagezentren für besseres Baumanagement und mehr Pünktlichkeit**

Um trotz des intensiven Baugeschehens die Einschränkungen für den Bahnverkehr so gering wie möglich zu halten, wurde das Lagezentrum Bau im Vorstandsressort Infrastruktur eingerichtet. Dadurch ist es uns gelungen, die Bauauswirkungen genauer zu prognostizieren, Gegenmaßnahmen zu entwickeln und die Verspätungen zu reduzieren. Durch ein verbessertes Management der Baustellen haben die betrieblichen Störungen durch Bauen gegenüber 2015 um 40% abgenommen - bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 31% sowie einer Steigerung der Verkehrsmenge um 3,5%. Durch die Rekordinvestitionen im Rahmen der Strategie STARKE SCHIENE wird die Bedeutung zunehmen, Kapazitätsnachfrage und notwendige Bauarbeiten in Einklang zu bringen.

Das ebenfalls im Vorstandsressort Infrastruktur eingerichtete Lagezentrum Pünktlichkeit dient der Entwicklung und Umsetzung geschäftsfeldübergreifender Maßnahmen zur kurzfristigen Gegensteuerung bei unterjährigen Zielverfehlungen. Im Berichtsjahr lag ein wesentlicher Schwerpunkt des Lagezentrums auf der Implementierung und Weiterentwicklung von PlanRadar, einem übergreifenden Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante Planungen und Betriebsabläufe. Im Rahmen von PlanRadar werden unter anderem Parameter wie Infrastruktureinschränkungen und Streckenkapazität, Fahrzeugverfügbarkeit, Bereitstellungsqualität und kritische Baumaßnahmen vorausschauend analysiert sowie Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Ein besonderer Fokus liegt auf dem überregionalen Zusammenspiel regionaler Baumaßnahmen und anderer Infrastruktureinschränkungen, die sich aufgrund langer Zugläufe des Personenfern- und Güterverkehrs gegenseitig beeinflussen. PlanRadar ist zu einer regionalbereichs- und geschäftsfeldübergreifenden Plattform geworden, mit deren Hilfe auch schnelle Entscheidungen im Sinne unserer Kunden erwirkt werden können.

Weiterhin unterstützt das Lagezentrum die regionalen Produktionsdurchführungen von DB Netze Fahrweg durch ein Projektteam vor Ort, um das Störungs- und Verspätungsaufkommen zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei auf den Produktionsdurchführungen mit dem höchsten Verspätungsaufkommen. Erste Maßnahmen wurden im Berichtsjahr in Mainz und Köln umgesetzt.

### **Integrierte Qualitätsplanung**

Die Qualitätsplanung dient der stringenten Fokussierung auf den Kunden. Hierbei werden die Qualitätsziele für die Top-Kennzahlen wie Pünktlichkeit und Kundenzufriedenheit je Geschäftsfeld mit der Finanzplanung, Strategie und Konzernprojekten, beispielsweise dem Integrierten Kapazitätsmanagement, in Einklang gebracht und für den Mittelfristzeitraum bindend festgelegt. Maßnahmen zur Erreichung der festgelegten Qualitätsziele werden durch die Geschäftsfelder erarbeitet und deren Finanzierung und Umsetzung über die Qualitätsplanung sichergestellt. Die Pünktlichkeit wird dafür erstmalig für alle EVU mithilfe einer Simulation prognostiziert. Dadurch können unter anderem die Wirkung von Verkehrsmengensteigerung und Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit besser abgeschätzt und Fokusthemen für die unterjährige Steuerung abgeleitet werden.

### **Vegetationsmanagement**

In den vergangenen Jahren haben Extremwetterlagen mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Deshalb setzen wir auf ein weiterentwickeltes Vegetationsmanagement, das insbesondere klimatischen Entwicklungen Rechnung trägt. Dieses Konzept umfasst neben dem bewährten Freihalten der 6-m-Zone links und rechts der Gleise auch die gezielte Entnahme sturmgefährdeter Bäume in den nachgelagerten Bereichen. Ergänzend fördern wir standortgerechte und robuste Vegetationsformen. Ziel ist es, die Wälder auf DB-Grund forstwirtschaftlich so zu entwickeln, dass sie gegenüber Extremwetterlagen deutlich robuster werden. Im Berichtsjahr wurde dieser Ansatz nochmals weiterentwickelt. Unter anderem sollen bis Ende 2022 alle Baumbestände entlang des gesamten Schienennetzes intensiv inspiziert werden. Durch die darauffolgende Entnahme oder Förderung von Bäumen sollen die Bestände stabilisiert werden.

### **Digitalisierung**

#### **ZIELE UND MANAGEMENTANSATZ**

Unsere Digitalstrategie ist darauf ausgerichtet, bis 2030 ein hochintelligentes Mobilitätsnetzwerk zu entwickeln - vernetzt, automatisiert und kundenzentriert. Menschen und Güter sollen so einfach und nahtlos wie noch nie bewegt werden. Reisen sollen sich wie von selbst planen und sich zu jeder Zeit an die aktuellen Gegebenheiten anpassen. Unser Ziel ist die Starke Schiene und dabei werden wir digital. Diese Digitalisierungsprozesse müssen als intelligentes Gesamtsystem verstanden und gestaltet werden - eine langfristige Entwicklung, bei der sich drei Kernaufgaben der Starke Schiene benennen lassen: vollständige Vernetzung, selbstorganisierte Entwicklung und die einfachere Nutzung des Mobilitätsangebots für Kunden.

In drei Ausbaufeldern ist die Digitalisierung 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 vorausschauendere Planung.
- Und das digitale Kundenerlebnis macht uns moderner -zum Beispiel durch effizientere Reiseketten und intuitivere Buchungsmöglichkeiten.

All diese Vorhaben sollen in Zukunft zur nachhaltigen Steigerung von Kapazität, Effizienz und Qualität beitragen.

Bei all diesen Veränderungen spielt die Arbeits- und Unternehmenskultur eine entscheidende Rolle. Für die Umsetzung der Digitalstrategie braucht es eine Kultur, die Ideen und Pläne für eine neue Arbeitswelt unterstützt und Begeisterung für neue Technologien und neue Formen des (Zusammen-) Arbeitens fördert. Unser Ziel ist der Aufbau einer hochintelligenten Netzwerkkultur.

Die Informationstechnologie-(IT-)Infrastruktur ist die wichtigste Grundlage 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. Diese fünf Felder haben unterschiedliche Reifegrade und Prioritäten.

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. Cybersecurity bedeutet: umfassender Schutz aller digitalen Assets, Systeme, Daten und Prozesse. Unsere Entwicklungsplattformen bietet modulare Services zur Beschleunigung der Softwareentwicklung. Im Bereich Datenmanagement ist das Ziel, Werkzeuge und Standards für die übergreifende Nutzung aller Daten im Konzern bereitzustellen.

Die Digitalstrategie der Starke Schiene verfolgt eine langfristige, nachhaltige Entwicklung - mit einer Vision, die die Zukunft der Mobilität entscheidend mitgestaltet.

Bis 2030 soll Mobilität gelernt haben, selbstständig zu erkennen, zu berechnen und zu vernetzen - und damit alles permanent auf Stand zu halten. Den Takt dafür bestimmt KI, indem sie ein neuartiges Kapazitätsmanagement ermöglicht, Barrieren beseitigt und persönliche Wünsche erfüllt, bevor diese überhaupt erkannt und formuliert werden. Die Fahrzeuge fahren hochautomatisiert, kommunizieren miteinander und updaten sich eigenständig - mit neuer Sensorik, Drohnen und Robotern.

Und alle, die in diesem neuen Mobilitätsnetzwerk arbeiten, genießen eine Kultur des freien Zusammenwirkens. Die Verantwortung für Digitalisierung auf Konzernebene trägt der Bereich des Chief Digital Officers (CDO). Im Berichtsjahr wurden durch diesen Bereich digitale Initiativen umgesetzt, passfähige Strukturen geschaffen und der digitale Wandel gefördert:

- Mit der DB Digital Base in Berlin haben wir einen zentralen Ort für Digitalisierung im DB-Konzern geschaffen. Hier steht Führungskräften und Mitarbeitern ein breites Veranstaltungsangebot zu digitalen Themen kostenlos zur Verfügung. Themen sind dabei Digitalisierung, neues Arbeiten und die Förderung der

Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns.

- Mit dem Gründungsprogramm DB Intrapreneurs fördern wir unternehmerisches Denken und Handeln im DB-Konzern, über 500 Mitarbeiter konnten wir im Berichtsjahr befähigen, dabei fanden drei Pitch-Days mit jeweils vier Intrapreneurship-Teams statt, die an ihrem eigenen Geschäftsmodell arbeiten.
- Wir fördern außerdem unseren digitalen Nachwuchs im Rahmen des Digital-Trainee-Programms. Hier sind im Berichtsjahr zehn digitale Trainees gestartet.
- Das Competence Center Digitalisierung ist dabei ein entscheidendes Gremium, in dem Verantwortliche für Digitalisierung aus Konzernleitung und Geschäftsfeldern zusammenkommen. Durch das Format Digital Innovation Funnel werden gemeinsam auf Basis von aktuellen Trends geschäftsfeldübergreifende digitale Projekte und Innovationen abgeleitet.
- Digitale Transformation: Unter dem Begriff digitale Transformation verstehen wir die Schaffung nötiger Voraussetzungen im DB-Konzern. Im Zentrum stehen vor allem die Einbindung und die Befähigung von Führungskräften und Mitarbeitern durch Trainings, neue Arbeitsmethoden und agile Strukturen.
- Der Bereich New Digital Business beschäftigt sich mit neuen digitalen Geschäftsmodellen und betrachtet dabei auch andere einflussreiche Märkte, wie beispielsweise China. Der Bereich untersucht disruptive Technologien und prüft mithilfe von Machbarkeitsstudien den Anschluss für den DB-Konzern (zum Beispiel Flugtaxi).

Unsere Zusammenarbeit mit Start-ups haben wir weiter professionalisiert, insbesondere durch → BEYOND1435, unsere offene Innovationsplattform. Zusammen mit unseren Partnern verfolgen wir das Ziel, neue Technologien zu identifizieren und für die eigene Geschäftsentwicklung zu bewerten. Gemeinsam mit Start-ups sollen mithilfe der Innovationsplattform disruptive Geschäftsmodelle entwickelt und skaliert werden. Im Berichtsjahr wurden quartalsweise NEXUS-Events mit spezifischen Themenschwerpunkten durchgeführt, die einen Rahmen bilden für eine gemeinsame Geschäftsentwicklung unter den Partnern.

- Die DB mindbox ist ein Coworking-Space und zentraler Ort, an dem sich DB-Mitarbeiter mit Start-ups austauschen und zusammenarbeiten. In dem zentralen Förderprogramm DB StartupXpress werden vielversprechende Startups identifiziert und ihre Ideen gemeinsam mit unseren Geschäftseinheiten getestet. Den Start-ups soll eine schnelle Umsetzung ihrer digitalen Lösungen gemeinsam mit den Geschäftsfeldern ermöglicht werden. Seit 2015 haben sich weit über 1.000 Start-ups aus rund 30 Ländern für das Programm der DB mindbox beworben. Mit mehr als 30 Start-ups arbeiten wir mittlerweile an konkreten Verbesserungen für den Systemverbund Bahn.
- TERALYTICS  
In den Mobilitätsanalysen des Schweizer Start-ups steckt weitreichendes Potenzial für einen kundenorientierten Ausbau unserer Angebote. Auf der Basis von Mobilfunkdaten liefert Teralytics verlässliche und datenschutzkonforme Informationen zum allgemeinen Verkehrsverhalten, mit denen die Nachfrage von Reisenden analysiert werden kann. Mithilfe von Teralytics-Analysen sollen Kapazitäten gezielt erhöht werden, wo sie am dringendsten benötigt werden.
- Die → DEUTSCHE BAHN DIGITAL VENTURES (DB DV) ist der Corporate-Venture-Capital-Arm des DB-Konzerns, der in neue, innovative, digitale Geschäftsideen investiert. Neben dem Technologiefokus auf Big Data, KI und Internet of Things liegt das Hauptaugenmerk auf der Marktveränderungskraft von Gründern und Technologiepartnern und ihrer Fähigkeit, zukunftsweisende Kundenlösungen in den drei Feldern Mobilität, Logistik und Smart City breit zu etablieren. Investiert wird weltweit, wobei der Schwerpunkt auf Europa, den Vereinigten Staaten und Israel liegt. Im Berichtsjahr ist das Portfolio mit Skyports und TERALYTICS um weitere zwei Investments gewachsen. → SKYPORTS arbeitet weltweit mit Herstellern von Flugtaxi zusammen, um Vertiports zu entwerfen und zu bauen. Damit möchte Skyports einen sicheren und effizienten Flugbetrieb in urbanen Umgebungen ermöglichen. Zusätzlich entwickelt und betreibt Skyports End-to-End-Lastendrohnen für Lieferungen im Bereich Medizin und Logistik, um Ineffizienzen traditioneller Transportwege zu überwinden.

### ÖKOSYSTEME UND PARTNERSCHAFTEN FÜR DIE STARKE SCHIENE

Die Digitalisierung und der globale Wettbewerb sorgen für grundlegend veränderte Marktbedingungen. Beispielsweise entwickeln sich durch die stark verkürzten Innovationszyklen neue Märkte schneller und der Innovationsdruck auf etablierte Marktteilnehmer steigt. Um in diesem Umfeld Wachstumspotenziale zu erschließen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen, ist die Transformation zu einem ökosystemorientierten Konzern erforderlich. Ökosysteme sind ein Netzwerk von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In solchen partnerschaftlich organisierten Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen beispielsweise durch ein einfacheres Kundenerlebnis oder verbesserte Effizienz in der Produktion. Der DB-Konzern öffnet sich deshalb für mehr Innovation durch starke Partnerschaften und baut systematisch Kooperationen auf Augenhöhe auf. Die Transformation des DB-Konzerns zu einem ökosystemorientierten Unternehmen erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen zentralen Einheiten und entsprechenden Ökosystem-Einheiten aus den Geschäftsfeldern. Die DB DV fungiert als konzernweites Investmentvehikel über alle Reifegrade; für die Marktsprache wird eine gemeinsame Dachmarke über den gesamten Prozess hinweg genutzt.

Die ersten Ökosysteme werden in den vier Bereichen auf- beziehungsweise ausgebaut:

- Production Tech (im Aufbau): Die Digitalisierung von Produktionsprozessen ermöglicht eine Steigerung der Wertschöpfungseffizienz von Betriebsabläufen durch Kosteneinsparungen, Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen im Systemverbund Bahn. Entsprechend der Strategie Starke Schiene steht dieses Ökosystem besonders im Fokus.
- Sustainability Tech (im Aufbau): Die Entwicklung von nachhaltigen Wertversprechen und Wertschöpfungsketten adressiert das wachsende Bedürfnis der Kunden nach umweltverträglichem Konsum.
- Logistics (im Aufbau): Attraktive Wertversprechen und wettbewerbsfähige Wertschöpfungsketten bedürfen auch im Bereich Transport und Logistik integrierter Lösungen mit Partnern. Dazu wird eine passende Ökosystem-Einheit sukzessive im ökosystemischen Ansatz aufgebaut.
- New Mobility: NeMo 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.

### DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND

Die DSD wird in zwei Stufen realisiert. Die erste Stufe dient als Basis und umfasst die Erstellung einer digitalen Plattform für das Bahnsystem über die Ausrüstung mit DSTW und dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS. Im September 2019 wurde die DSD-Rollout-Initiative unterzeichnet. Damit unterstreichen der Bahnsektor und die Politik die gemeinsame Position zur Digitalen Schiene Deutschland.

Für die schnelle und zielgerichtete Umsetzung der Digitalisierung der Schiene wurde die Digitale Schiene Deutschland GmbH gegründet. Die zweite Stufe umfasst neue digitale Technologien, die zukünftig im System Bahn eingesetzt werden, zum Beispiel automatisches Fahren in minimalem Abstand. So werden Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnsystems substanziell erhöht.

### NEUE PRODUKT- UND SERVICEKONZEPTE

#### Neue Serviceauslastungsanzeige

Im April 2019 haben wir eine neue Auslastungsanzeige in der Reiseauskunft auf [bahn.de](http://bahn.de) und im DB Navigator eingeführt. Die digitale Anzeige zeigt die voraussichtliche Auslastung für jeden einzelnen Fernverkehrszug in den nächsten 28 Tagen.

#### **Neue App Park+Ride**

Die S-Bahn Stuttgart entwickelt in Kooperation mit dem Start-up AIPARK die neue App Park+Ride. Die App zeigt an, ob es sich lohnt, das Auto stehen zu lassen, gibt eine Vorhersage über die Auslastung der Parkplätze und übernimmt die Navigation zu freien Parkplätzen mit nahtloser Anbindung an den ÖPNV in Echtzeit.

#### **Kontinuierliche Weiterentwicklung für bessere Information und mehr Komfort**

- Seit August 2019 können persönliche Zeitkarten und Abos im Fernverkehr als Handy- beziehungsweise Online-Ticket gebucht werden.
- Seit Oktober 2019 können Fahrkarten für alleinreisende Kinder über den DB Navigator gebucht werden.
- Seit Dezember 2019 ist die erweiterte Wagenreihung im DB Navigator und auf [bahn.de](http://bahn.de) sowohl für ICE als auch für Intercity-/EC-Züge verfügbar. Kunden können sich mit dem Service anzeigen lassen, wo sich Sonderabteile im Zug befinden.
- Außerdem sind inzwischen 36 Verbünde in den DB Navigator integriert. Damit können bereits über 90% der Menschen, die in den Verbundgebieten wohnen, auf das Angebot des DB Navigators zurückgreifen.

#### **ioki baut Angebote aus**

Mit → IOKI bringen wir ON-DEMAND-MOBILITÄT NR. 142 und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr. Unser Angebot haben wir weiter ausgebaut:

- In den Hamburger Stadtteilen Lurup und Osdorf betreibt die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) in Kooperation mit ioki ein On-Demand-Angebot - ioki Hamburg. Mit 20 Elektrofahrzeugen bringt ioki Hamburg Fahrgäste täglich rund um die Uhr auf flexiblen Routen ans Ziel. Im ersten Jahr haben mehr als 215.000 Fahrgäste das Angebot genutzt. Im November 2019 wurde mit Billbrook ein weiterer Stadtteil in das Bediengebiet aufgenommen.
- ioki und die Stadtwerke Krefeld (SWK) haben mit »mein SWCAR« einen per App buchbaren Nachtverkehr in Krefeld entwickelt. Die On-Demand-Shuttles ergänzen den ÖPNV flexibel zu den Randzeiten 20 bis 4 Uhr.
- Das autonome Fahren auf öffentlichen Straßen in Deutschland erreicht in Bad Birnbach den nächsten Meilenstein. Über eine Landstraße verbindet der Shuttlebus ohne Fahrer den Ortskern mit dem 2 km außerhalb gelegenen Bahnhof.

### **NEUE DIGITALISIERUNGSPROJEKTE**

#### **Weiterer Ausbau der digitalen Stellwerke**

In Warnemünde ist Ende Oktober 2019 das zweite DIGITALE STELLWERK NR. 145 Deutschlands in Betrieb gegangen. Im Freistaat Bayern wird darüber hinaus bis 2021 ein digitales Stellwerk erstmals auf einer Hauptstrecke im deutschen Schienennetz gebaut. Das neue Stellwerk ist ein wichtiges Element der Digitalisierung des Schienenkorridors Skandinavien- Mittelmeer, der in den nächsten Jahren komplett auf die neue Technologie umgerüstet werden soll.

#### **App-basiertes Trassenbuchungssystem**

EVU können seit dem Berichtsjahr Trassen wie im Onlineshop per Mausklick mit der App Click&Ride buchen. Dank automatischer Fahrplankonstruktion dauert es von der Anfrage bis zu einem Angebot noch maximal drei Minuten statt mehrerer Stunden. Das bedeutet weniger Aufwand für alle Beteiligten und eine bessere Auslastung des Schienennetzes. Seit Dezember 2019 wird Click&Ride vollumfänglich auch im Schienengüterverkehr erstmalig eingesetzt.

#### **Test von Robotik im Service**

Neuentwicklungen, etwa aus dem Bereich Robotik, ermöglichen, den Service weiter zu verbessern. Dafür haben wir den eigens entwickelten sprechenden Roboterkopf SEMMI im Reisezentrum des Berliner Hauptbahnhofs getestet. Zuvor war der Roboterkopf bereits am Frankfurter Flughafen und in der Tokyo Station (Japan) im Einsatz.

#### **ROBOTERKOPF SEMMI**

SEMMI bietet eine innovative Interaktion im Kundendialog an, die durch Sprache gesteuert ist und mit einer Kombination von Sprache und menschenähnlichen Gesichtsausdrücken antwortet. Die Alleinstellungsmerkmale des Roboterkopfes sind ein natürliches und menschliches Verhalten. Das gesamte »Wissen« hat SEMMI von uns erlernt und wird kontinuierlich mit dem neuesten Stand der KI-Technologien ausgestattet.

#### **Ausweitung Ausstattung mit ETCS**

ETCS sorgt für einen noch besseren Bahnbetrieb und für Interoperabilität über Grenzen hinweg. Die neue Technik haben bereits die ICEs an Bord, die Berlin und München verbinden. Bis 2022 sollen weitere 19 ICE 1 sowie 17 ICE 3 die Ausstattung erhalten. Letztere sollen auf der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen-Ulm fahren sowie in Belgien und zwischen Paris und Straßburg.

#### **3-D-Druck-Verfahren weiter ausgebaut**

Der 3-D-DRUCK NR. 149 bietet viele Vorteile, angefangen bei deutlich verringertem Materialeinsatz und eingesparten Transportwegen über reduzierte Lagerhaltung bis hin zu verringerten Standzeiten unserer Züge in der Werkstatt. Außerdem ermöglicht der 3-D-Druck, Ersatzteile, die auf herkömmlichem Weg nur schwer zu beschaffen sind und für die die Lieferzeit bei bis zu 24 Monaten liegen, per Knopfdruck zu erzeugen.

#### **Teststart eines innovativen Soundsystems**

Im Start-up-Förderprogramm des DB-Konzerns wurde eine neuartige Bahnhofsdurchsage in Top-Akustikqualität entwickelt. Der Test des innovativen Soundsystems der Holoplot GmbH startete im Januar 2019. Kunden am unterirdisch gelegenen S-Bahnsteig in Frankfurt am Main Hauptbahnhof erhalten nun die für sie relevanten Informationen und profitieren von deutlich verständlicheren Ansagen. Das sorgt für eine leichtere Orientierung und eine insgesamt geringere Geräuschkulisse.

#### **Ökologie**

#### **Kennzahlenübersicht**

#### **ÖKOLOGIE**

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



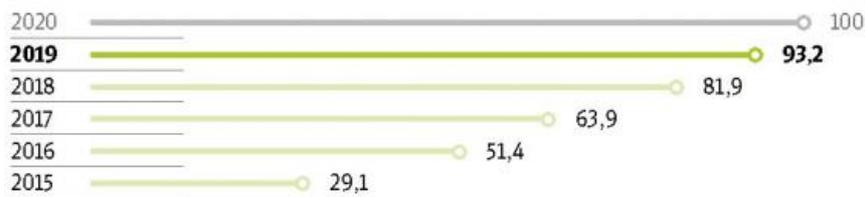
**Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix - in % Ziel: 100 (2038)**



**Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. - in km**



**Anteil leiser Güterwagen an der aktiven Flotte in Deutschland per 31.12. - in %**



**Recyclingquote - in %**



**Die Grüne Transformation**

Wir übernehmen als einer der größten Verkehrsinfrastrukturbetreiber Europas Verantwortung für die Umwelt, denn wir wollen nachfolgenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. Gleichzeitig spüren wir die Folgen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft. Laut einer Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung zählt Deutschland zu den drei weltweit am stärksten von Extremwetter betroffenen Ländern. Deshalb wollen wir eines der umweltfreundlichsten Unternehmen in der Mobilität in Deutschland werden. Mit Klimaschutz, Natur- und Ressourcenschutz sowie Lärmreduzierung arbeiten wir an den wichtigen Themen für uns und unsere Stakeholder. Sie gehören zu unseren strategischen Zielen und sind Teil unseres Selbstverständnisses als nachhaltiger Transportdienstleister.

Unsere Strategie STARKE SCHIENE schafft den Rahmen für die nachhaltige Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen und für Artenvielfalt in den zahlreichen angrenzenden Naturschutzgebieten oder den von uns geschaffenen Ausgleichsräumen. Ressourcenschonung realisieren wir insbesondere durch die Wiederverwendung von Baumaterial in der Entwicklung unserer Infrastruktur oder durch Sortierung von Bau- und Siedlungsabfällen für die Wiederverwendung. Gleichzeitig entlasten Schallschutzwände und -fenster an Neu- und Bestandsstrecken die Anwohner von den Auswirkungen unseres Verkehrswachstums.

**DAS IST GRÜN.**

Als Umweltmarke steht Das ist grün. für die Umweltstrategie des DB-Konzerns mit über 150 dahinterliegenden grünen Maßnahmen im Klima-, Natur- und Ressourcenschutz sowie im Lärmschutz. → DAS IST GRÜN. wurde auf Basis der neuen Strategie Starke Schiene weiterentwickelt. Besondere Highlights 2019 waren das 23. Umweltforum und die Corporate-Kampagne.

**Klimaschutz**

**ZIELE UND MANAGEMENTANSATZ**

Bis 2050 wollen wir unsere Transporte klimaneutral durchführen und somit unsere Treibhausgasemissionen auf null reduzieren. Dafür planen wir, bis 2038 schrittweise unsere Schienenverkehre in Deutschland vollständig mit Ökostrom zu betreiben. Einen wichtigen Meilenstein hierbei bildet unser Klimaziel 2030, mit dem wir uns verpflichtet haben, unsere spezifischen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 zu halbieren. Es 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 fährt zum Beispiel der DB-Fernverkehr bereits seit Januar 2018 auf allen elektrifizierten Strecken in Deutschland vollständig mit ÖKOSTROM NR. 1 und damit klimaneutral.

#### UNSER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZPLAN 2050

Mit dem Klimaschutzplan 2050 will die Bundesregierung die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor in einem ersten Schritt bis 2030 um bis zu 42% gegenüber 1990 mindern. Mit der Verkehrsverlagerung auf die grüne Schiene können bis zu 10,5 Mio. t CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Jahr eingespart werden. Ein DB-Fernverkehrszug mit 100% Ökostrom stößt im Gegensatz zu Pkw und Flugzeug praktisch keine Treibhausgase mehr aus. Im Güterverkehr liegt der DB-Schienengüterverkehr bei nur einem Fünftel der Treibhausgasemissionen von Lkw.

Bei unseren stationären Anlagen, zum Beispiel unseren ÖKOSTROMBAHNHÖFEN NR. 147 haben wir ebenfalls begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Wir erweitern kontinuierlich den Anteil energieeffizienter Produktionsmittel, unter anderem im Zuge der Erneuerung unserer Fahrzeugflotte. Mit neuen, attraktiven Angeboten im Schienenverkehr schaffen wir Anreize, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Beispiele hierfür sind die Schnellfahrstrecke Berlin-München oder rund 9.000 leise digitalisierte Güterwagen, die eine Frachtverfolgung in Echtzeit erlauben. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene hat nicht nur Einfluss auf die Emissionen unserer eigenen Logistik, sondern ist auch ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der nationalen Klimaziele Deutschlands im Verkehrssektor.

Den Fortschritt dieser Maßnahmen steuern wir mit Energieeffizienz- und spezifischen Emissionszielen in unseren Geschäftsfeldern, deren Fortschritt wir regelmäßig messen. Unsere Indikatoren für Klimaschutz sind die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 und der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland.

#### UNSER KLIMAZIEL: HALBIERUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN BIS 2030

Seit dem Vorjahr beziehen wir uns auf unser neues Klimaziel. Bis zum Jahr 2030 werden wir den spezifischen – also den auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen – Ausstoß der Treibhausgase gegenüber 2006 weltweit mindestens halbieren. Im gesamten Verkehrssektor in Deutschland können durch eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab dem Jahr 2030 bis zu 10,5 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.

Gleichzeitig hat sich DB Schenker als internationaler Logistiker vorgenommen, klimaneutral zu wachsen. Das bedeutet, die Treibhausgasemissionen unserer weltweiten Logistiktransporte 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.

Um bis zum Jahr 2050 insgesamt klimaneutral zu sein, heben wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bis 2038 schrittweise auf 100% an, steigern die Effizienz von unseren Transporten und arbeiten an nachhaltigeren Transportlösungen.

#### HINWEISE ZUR TREIBHAUSGASREDUZIERUNG

Mit einem Zuwachs von einer Million Reisenden im SPFV kann gegenüber einer Pkw-Nutzung eine CO<sub>2</sub>-Menge von über 40.000 t pro Jahr eingespart werden. Das entspricht der CO<sub>2</sub>-Menge, die rund 3.200 ha Mischwald in Deutschland in einem Jahr umwandeln können, und somit ungefähr der Fläche des Nationalparks Jasmund auf Rügen oder rund 4.500 Fußballfeldern. Insgesamt wurden im Jahr 2014 im Verkehrssektor in Deutschland 160 Mio. t CO<sub>2</sub> erzeugt.

Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 - in %	2019	2018	2017
DB-Konzern	-34,8	-33,2	-29,5

Seit dem Vorjahr stellen wir gemäß unserem Klimaziel neben der Reduzierung der spezifischen Treibhausgasemissionen der Transporteure auch die der stationären Anlagen dar. Die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 haben wir weiter entsprechend unseren Zielen reduziert. Die Entwicklung liegt über unserer Prognose aus dem INTEGRIERTEN BERICHT 2018.

Spezifische CO <sub>2</sub> e-Emissionen der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns nach	Veränderung				
	2019	2018	absolut	%	2017
Verkehrsträgern					
Schienenpersonennahverkehr in g/Pkm	48,9	53,1	-4,2	-7,9	58,0
davon Deutschland	47,6	51,3	-3,7	-7,2	57,6
Schienenpersonenfernverkehr in g/Pkm <sup>1)</sup>	0,9	1,1	-0,2	-18,2	-12,7
Busverkehr in g/Pkm	73,8	77,3	-3,5	-4,5	79,6
davon Deutschland	90,9	88,8	+2,1	+2,4	89,2
Schienengüterverkehr in g/tkm	19,2	20,1	-0,9	-4,5	20,9
Straßengüterverkehr in g/tkm	87,9	85,8	+2,1	+2,4	92,3
Luftfracht in g/tkm	723,7	721,8	+1,9	+0,3	725,4
Seefracht in g/tkm	6,2	6,7	-0,5	-7,5	6,8

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

<sup>1)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr lässt sich insbesondere auf den weiter angehobenen Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix sowie Energieeffizienzsteigerungen auf der Schiene und bei der Seefracht zurückführen.

#### Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix

## DB-Bahnstrommix – in %

2019 / 2018



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

<sup>1)</sup> 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 NR. 1. Die S-Bahn Berlin ist seit Anfang 2018 klimaneutral unterwegs und trägt zum hohen Anteil des Ökostroms am DB-Bahnstrommix bei. Bereits seit dem Jahr 2010 fährt die S-Bahn Hamburg komplett mit Ökostrom. Im Schienengüterverkehr haben unsere Kunden mit DBeco plus die Möglichkeit, Transporte klimaneutral mit 100% Ökostrom durchführen zu lassen.

Die Entwicklung entspricht unserer PROGNOSE AUS DEM INTEGRIERTEN BERICHT 2018

Für die Ausweitung der Versorgung unseres Schienenverkehrs mit Ökostrom haben wir im Berichtsjahr eine EU-WEITE AUSSCHREIBUNG zur Beschaffung von 500 Gigawattstunden (GWh) Ökostrom durchgeführt und den ersten Vertrag über die Nutzung des Stroms aus einem OFFSHORE-WINDPARK für die Versorgung unseres Traktionsstromnetzes geschlossen.

## Energieeffizienz

Spezifischer Primärenergieverbrauch der Fahrten und Transporte des DB-Konzerns			Veränderung		2017
	2019	2018	absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	0,84	0,84	-	-	0,90
davon Deutschland	0,83	0,84	-0,01	-1,2	0,91
Schienenpersonenfernverkehr in MJ/Pkm	0,23	0,25	-0,02	-8,0	0,36
Busverkehr in MJ/Pkm	1,07	1,14	-0,07	-6,1	1,18
davon Deutschland	1,29	1,26	+0,03	+2,4	1,26
Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,33	0,33	-	-	0,34
Straßengüterverkehr in MJ/tkm	1,25	1,21	+0,04	+3,3	1,31
Luftfracht in MJ/tkm	9,79	9,77	+0,02	+0,2	9,82
Seefracht in MJ/tkm	0,08	0,09	-0,01	-11,1	0,09

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

Mit der flottenübergreifenden Erhöhung der Energieeffizienz sowie dem Anstieg des Anteils erneuerbarer Energie sind die spezifischen Primärenergieverbräuche im Schienenpersonenverkehr in Deutschland und in der Seefracht weiter gesunken. Indem wir Primärenergie als Bezugsgröße ausweisen, berücksichtigen wir in der ökologischen Bewertung auch die notwendigen Prozesse zur Bereitstellung der Energie, wie zum Beispiel die Förderung, die Aufbereitung und die Transporte von Kraftstoffen, oder Prozesse bei der Stromerzeugung.

Wesentliche Hebel für die Senkung unserer Energieverbräuche sind die AUSRÜSTUNG UNSERER GÜTERZUGLOKOMOTIVEN MIT FAHRASSISTENZSYSTEMEN sowie die Modernisierung unserer elektrischen Fahrzeugflotten mit neuen Baureihen mit höherer Energieeffizienz (unter anderem Mehrsystemlokomotiven der Baureihe (BR) 193) oder der Fähigkeit, Bewegungsenergie beim Bremsen in Strom umzuwandeln.

Mit der Rückspeisung von Energie aus BREMSVORGÄNGEN NR. 19 leisten unsere modernen elektrischen Lokomotiven und Triebzüge einen weiteren wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz. Im Berichtsjahr hat sich die Rückspeisequote auf 16% erhöht (im Vorjahr: 15%). Aktuell wächst die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge beispielsweise durch den ICE 4 im Personenverkehr oder die BR 185 im Güterverkehr.

In der Bahnstromerzeugung haben wir auch im Berichtsjahr den fortlaufenden Ersatz alter dezentraler Umformer durch moderne elektronische Umrichter zur Energieeffizienzsteigerung vorangetrieben.

## Stationärer Energiebedarf in Bahnhöfen, Werken und Gebäuden

Absoluter Primärenergieverbrauch der stationären Anlagen des DB-Konzerns in Deutschland			Veränderung		2017
	2019	2018	absolut	%	
- in Terajoule (TJ)					
Netzbetrieb	6.002	6.090	-88	-1,4	6.196
Personenbahnhöfe	3.856	3.919	-63	-1,6	4.111
Instandhaltung Schienenfahrzeuge (Werke)	2.978	3.200	-222	-6,9	3.432
Sonstige	2.854	3.255	-401	-12,3	3.123
Insgesamt	15.690	16.464	-774	-4,7	16.862

Die rund 5.400 Bahnhöfe und unsere Werke und Gebäude in Deutschland sowie weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker machen rund 7% des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden in den Vorjahren für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie in rund 700 Tochtergesellschaften Energieaudits durchgeführt. Die DB 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 (ENMS) NR. 78 nach ISO 50001. Dies hat dazu beigetragen, dass der stationäre Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken ist. DB Netze Personenbahnhöfe konnte bis Ende des Berichtsjahres den absoluten Primärenergieverbrauch um rund 22% im Vergleich zu 2010 senken.

## ÖKOMSTROM IN 33 BAHNHÖFEN

Seit dem 1. Januar 2019 werden die 15 größten Bahnhöfe Deutschlands mit 100% ÖKOSTROM NR. 147 versorgt. Dazu zählen sechs Stationen in Berlin, die Hauptbahnhöfe von Hamburg, Hannover, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Nürnberg und Stuttgart sowie zwei Stationen in München. Durch die Versorgung dieser Bahnhöfe wird der Einsatz erneuerbarer Energien unterstützt. Bis Ende 2019 sind weitere Bahnhöfe im Rahmen der Projekte SMART CITIES und ZUKUNFTSBAHNHÖFE dazugekommen. In Summe werden rund 76 GWh durch grünen Strom ersetzt. Das entspricht etwa 23% des jährlichen Gesamtstromverbrauchs aller Bahnhöfe in Deutschland.

## 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 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 Naturereignisse wie Stürme oder Hochwasser einher, die den DB-Konzern 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 voran, indem wir das Recycling sowie die Wiederverwendung vorantreiben. 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, insbesondere von Schienenfahrzeugen, den Lebenszyklus unserer Produktionsmittel, setzen Recyclingmaterialien ein und optimieren unsere Materialkreisläufe kontinuierlich.

### BIODIVERSITÄT UND VEGETATIONSMANAGEMENT

#### Forschungsprojekt zu Glyphosat-Alternative

Ergänzend zur chemischen Vegetationskontrolle setzen wir künftig verstärkt auf den Einsatz von mechanisch-manuellen Verfahren, um den Gleisbereich von Bewuchs frei zu halten und damit einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten. Klima- und Umweltschutz ist in der Strategie Starke Schiene als eines der wichtigsten Unternehmensziele verankert. Eine umweltfreundliche und nachhaltige Vegetationskontrolle gehört zu den Schwerpunkten. Wir arbeiten daran, wirksame Alternativen zum Herbizideinsatz zu entwickeln. Geprüft werden derzeit mögliche Verfahren auf Basis des Einsatzes von Heißwasser, elektrischem Strom und UV-C-Licht.

### RESSOURCENSCHUTZ

#### Recyclingquote

Im Berichtsjahr sind rund 1,5 Mio. t weniger Abfälle angefallen. Die Mengenentwicklung unserer wesentlichsten Abfallart Bauabfälle wurde im Berichtsjahr hauptsächlich durch das Projekt Stuttgart-Ulm (-1,5 Mio. t) beeinflusst. Das Bauabfallaufkommen ist gegenüber dem Vorjahr um rund 12% gesunken. Durch den Rückgang der Bauabfallmengen ist die Recyclingquote etwas niedriger, aber dennoch unverändert auf einem sehr hohen Niveau. Weitere rückläufige Abfallmengen im Berichtsjahr waren Schrott, Elektronikschrott und Altöl. Auch die Mengenentwicklung der Siedlungsabfälle ist leicht rückläufig.

Abfall nach Entsorgungsarten	2019	2018	2017
Abfall insgesamt in Tausend t	11.288	12.807	12.642
Recyclingquote in %	97,7	98,0	98,0
Anteil thermische Verwertung in %	1,0	0,9	0,9
Anteil Beseitigung in %	1,4	1,2	1,1
Anteil gefährlicher Abfälle <sup>1)</sup> in %	3,4	3,7	3,3

<sup>1)</sup> Gemäß Abfallverzeichnisverordnung, zum Beispiel Altöl.

Durch gezielte Maßnahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen konnten wir den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hoch halten und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle unverändert auf einem sehr niedrigen Niveau. Die neue Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe möglichst weitgehend zu recyceln, zeigt erste Erfolge. So konnte die Menge der verwerteten Siedlungsabfälle um 30% und die Menge der recycelten Siedlungsabfälle sogar um 74% (+7.100 t) gesteigert werden.

Abfall nach Abfallarten - in Tausend t	2019	2018	2017
Abfall insgesamt	11.288	12.807	12.642
davon Bauabfälle	10.838	12.367	12.121
davon Schrott	309	318	378
davon Elektronikschrott	0,9	1,5	6,1
davon Siedlungsabfälle	57,6	58,1	60,2
davon Papier	25,4	19,1	23,1
davon Altöl	1,7	2,0	4,0
davon Sonstige <sup>1)</sup>	55,6	41,5	49,6

<sup>1)</sup> Zum Beispiel Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.

#### Abfallmanagement mit differenzierter Entsorgung der Fraktionen

Wir sind bestrebt, die Abfallarten getrennt zu erfassen und auch getrennt einer Entsorgung zuzuführen. Durch die Erfassung und Sammlung einzelner Abfallarten können wir Erlöse für Abfälle erzielen und Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen. Damit entsprechen wir auch der novellierten Gewerbeabfallverordnung, die Trennunghaltung zur obersten Pflicht macht. Wir sind in der Lage, fast jede Abfallart getrennt als Einzelfraktion zu entsorgen.

Für 80% der Siedlungsabfälle haben wir zum 1. Januar 2019 flächendeckend die Entsorgung neu vergeben und dabei vorrangig Vorbehandlungsanlagen zur Sortierung vertraglich gebunden. Siedlungsabfälle stellen zwar insgesamt nur einen kleinen Anteil unserer Abfälle dar, sind aber die sichtbarste Fraktion unserer Abfälle in unseren Zügen und an unseren Bahnhöfen. Die jährliche absolute Menge, die dort anfällt, entspricht etwa dem jährlichen Aufkommen einer größeren Stadt.

**Lärmreduzierung****ZIELE UND MANAGEMENTANSATZ**

Gemeinsam mit der Bundesregierung haben wir uns das Ziel gesetzt, die Belastung der Anwohner durch Schienenverkehrslärm an Strecken des DB-Konzern bis 2020 zu halbieren. Dieses Ziel verfolgen wir als Betreiber des Schienennetzes im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes sowie durch die Umrüstung aller aktiven Güterwagen auf FLÜSTERBREMSSEN NR. 05. Mit unserer Zwei-Säulen-Strategie für mehr Lärmschutz schaffen wir die Akzeptanz der Menschen vor Ort für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

**NEUES GESAMTKONZEPT DES FREIWILLIGEN LÄRMSANIERUNGSPROGRAMMS 2019**

Anfang 2019 hat das BMVI das neue Gesamtkonzept des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes veröffentlicht. Aufgrund der Absenkung der Auslösewerte und des Entfalls des Schienenbonus musste das gesamte Streckennetz neu betrachtet und bewertet werden. Das neue Gesamtkonzept umfasst nun rund 6.500 km lärmzusanzierende Strecken in über 2.200 Städten und Gemeinden. Parallel hierzu erfolgten die Fortschreibung sowie anschließende Veröffentlichung der Förderrichtlinie des Programms. Die neue Richtlinie sieht erstmalig Möglichkeiten bei der Gestaltung von Schallschutzwänden vor und berücksichtigt nun Gebäude, die bis zum 1. Januar 2015 errichtet wurden. Damit erhalten noch mehr Menschen als bisher verbesserten Lärmschutz.

**LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE**

Lärmsanierung und -Vorsorge in Deutschland - per 31.12.	2019	2018	2017
<b>LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)</b>			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	53,4	44,6	19,9
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.628	2.248	1.634
Lärmsanierte Strecke gesamt in km	1.844	1.758	1.701
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche in km	49,9	43,1	38,1
<b>LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)</b>			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	59,7	82,9	32,2
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	2.261	1.571	1.410

Seit 1999 reduzieren wir die Lärmbelastung für Anwohner von Bahnstrecken mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes. Bis Ende 2020 wollen wir durch ortsfeste LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN NR. 25 insgesamt 2.000 km besonders lärmbelastete Strecken lärmsanieren.

Der Fortschritt bei der lärmsanierten Strecke liegt im Berichtsjahr leicht über unserer Prognose aus dem INTEGRIERTEN BERICHT 2018. Seit Beginn des Programms wurden darüber hinaus rund 50 km Lärmsanierungsbereiche durch Lärmvorsorgemaßnahmen lärmmentlastet. Damit wurden auf Strecken von insgesamt 1.894 km, die als besonders lärmbelastet identifiziert wurden, die Anwohner von Schienenverkehrslärm entlastet.

**BHH-Mittelabruf**

Im Berichtsjahr wurden rund 119 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 finanziert.

**UMRÜSTUNG UND NEUBESCHAFFUNG LEISER GÜTERWAGEN**

Aktive Güterwagen mit V-Sohle von DB Cargo in Deutschland - per 31.12.	2019	2018	2017
Neue Güterwagen	9.681	8.470	8.323
Umgerüstete Güterwagen	47.963	41.939	31.281
Leise Güterwagen	57.644	50.409	39.604

Die Anzahl der Neu- sowie Bestandsgüterwagen mit der lärmindernden Verbundstofftechnologie hat sich im Berichtsjahr weiter erhöht. Ende des Berichtsjahres rollten bereits rund 93% der aktiven Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland auf leisen Sohlen. Bis Ende 2020 sollen alle aktiven in Deutschland verkehrenden Güterwagen von DB Cargo mit FLÜSTERBREMSSEN NR. 5 ausgestattet sein. Der Fortschritt entspricht unserer Prognose aus dem INTEGRIERTEN BERICHT 2018.

**INNOVATIVE GÜTERWAGEN ERFOLGREICH GETESTET**

Im April 2019 hat eine Arbeitsgemeinschaft aus DB Cargo und der VTG AG die Ergebnisse des Forschungsprojekts »Aufbau und Erprobung von innovativen Güterwagen« dem BMVI vorgestellt. Alle Projektziele wurden erreicht - das Projekt ist abgeschlossen. Es konnte gezeigt werden, dass durch Innovationen am Güterwagen und an dessen Komponenten die Wirtschaftlichkeit gesteigert und die Umwelt- und Lärmbilanz verbessert werden kann. Die zur Lärminderung entwickelten Ansätze müssen mit Blick auf die betriebliche Praxis wie auch Wirtschaftlichkeit weiter untersucht werden. Ansätze aus dem BMVI-Projekt bezüglich Leichtbau und Multifunktionalität werden im Projekt m<sup>2</sup> fortgeführt. In diesem Projekt geht es darum, den Güterwagen modular und multifunktional zu gestalten. Ziel ist es, die Beschaffungsmöglichkeiten zu optimieren sowie die Einsatzfähigkeit zu flexibilisieren und damit eine größere Kundennähe zu erreichen.

**INNOVATIVER LÄRMSCHUTZ - PROJEKT I-LENA**

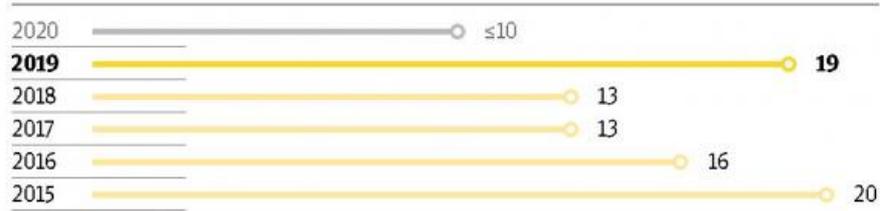
Gemeinsam mit dem BMVI haben wir die »Initiative Lärmschutzerprobung neu und anwendungsorientiert (I-LENA)« gestartet, in der noch bis Ende 2020 rund 30 innovative Produkte zum LÄRMSCHUTZ NR. 43 an der Infrastruktur unter Praxisbedingungen erprobt werden. Dazu zählen unter anderem neuartige Schallschutzwände, verbessertes Schienenschleifen sowie Dämpfung der Schiene. Ebenfalls im Fokus von I-LENA NR. 54 stehen Schallschutztechnologien für spezielle Lärm-Hotspots. Dazu zählen zum Beispiel Kurvenquietschen, Baulärm oder belästigendes Dröhnen beim Überfahren von Eisenbahnbrücken. Im Berichtsjahr wurden unter anderem niedrige, gleisnahe Schallschutzwände, temporäre Schallschutzwände gegen Baulärm und ein neues Schienenschleifverfahren erprobt. Bis zum Ende des Berichtsjahres waren damit 23 Maßnahmen auf fünf Teststrecken beziehungsweise Testfeldern eingebaut.

**Soziales****Kennzahlenübersicht**

**Mitarbeiterzufriedenheit - in ZI Ziel: > 3,8**



#### Arbeitgeberattraktivität - Rang in Deutschland



#### Externe Neueinstellungen in Deutschland (ohne Nachwuchskräfte) - in NP



#### Ziele und Managementansatz

Unsere Personalstrategie ist elementarer Bestandteil der Strategie Starke Schiene. Sie folgt der Leitlinie »mit Menschen für Menschen«.

Wir wollen rund 100.000 neue Mitarbeiter rekrutieren, qualifizieren und an uns binden. Dieses Ziel soll einen entscheidenden Beitrag dazu leisten, den DB-Konzern insgesamt robuster zu machen.

Unsere Personalstrategie umfasst vier strategische Handlungsfelder:

- vorausschauende Personalplanung,
- innovatives Recruiting,
- einen ganzheitlichen Angang bei Führung, Qualifizierung und Transformation sowie
- eine aktive Gestaltung der Arbeit der Zukunft.

Jedes dieser vier Handlungsfelder hat das Ziel, einen wichtigen Beitrag zu leisten, um den DB-Konzern fit für die Herausforderungen der Zukunft zu machen.

Unsere große Herausforderung ist der demografische Wandel in der Gesellschaft und in unserer Belegschaft. Die Hälfte der Mitarbeiter in Deutschland wird uns in den nächsten zehn bis zwölf Jahren verlassen. Gleichzeitig verknappt sich auf dem Arbeitsmarkt die Verfügbarkeit von Facharbeitern in vielen Berufsbildern immer weiter.

Deswegen arbeiten wir daran, durch Ressourcenmanagement Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und die richtigen Mitarbeiter in der richtigen Anzahl am richtigen Ort zu haben. Hierbei setzen wir auf die Kombination aus präziser Personalplanung sowie massiver Rekrutierung und Qualifizierung.

Unser starkes Employer-Branding sorgt dafür, dass wir uns als attraktiver Arbeitgeber im Bewerbermarkt positionieren und unsere Zielgruppen auf den relevanten Kommunikationskanälen früh erreichen. Unser Indikator für die Arbeitgeberattraktivität wird auf Grundlage des nach Zielgruppen gewichteten Arbeitgeberrankings von trendence berechnet.

Neue Ansätze zu Führung, Qualifizierung und Transformation sollen mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit in unsere Organisation bringen. Hierbei fokussieren wir uns auf den Aufbau leistungsfähiger Prozesse zur Mitarbeiterentwicklung, zum Performance-Management und zum Generationenmanagement. Der neue, partizipativ entwickelte Kompass für ein starkes Miteinander soll als Orientierung und Maßstab für alle Mitarbeiter und Führungskräfte im DB-Konzern dienen - für bessere Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im Sinne unserer Kunden.

Des Weiteren wurden die 15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITER als neues, partizipatives Element der Strategie Starke Schiene verankert.

Um ein moderner, zukunftsgerichteter Konzern zu sein, bekennen wir uns klar zur Vielfalt in der Belegschaft und beschäftigen uns intensiv mit den Herausforderungen der Zukunft der Arbeit. Im Rahmen von Zukunftslabs suchen wir Ideen und Antworten auf sich verändernde Tätigkeiten und Berufsbilder, sich verändernde Anforderungen an Lebens- und Arbeitsmodelle und neue Formen der Zusammenarbeit.

Die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter mit den verschiedenen organisationalen Rahmenbedingungen - sowie ihr Engagement - messen wir über unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung. Sie dient zur Standortbestimmung vom Gesamtkonzern - heruntergebrochen bis auf das Teamlevel. Fest in diesem Instrument verankert ist der Ansatz, über Folgeworkshops konkrete Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten und verbindlich zwischen Führungskraft und Mitarbeiter zu fixieren. Zusammen mit den Folgeworkshops ist die Mitarbeiterbefragung ein starkes Instrument zur Förderung unserer Unternehmenskultur.

#### Personalplanung

Um den DB-Konzern robust aufzustellen, benötigen wir eine präzise Personalsteuerung, vom Recruiting über die Qualifizierung und Funktionsausbildung bis hin zur Einsatzfähigkeit. Wir arbeiten daran, durch ganzheitliches Ressourcenmanagement Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und die richtigen Mitarbeiter in der richtigen Zahl am richtigen Ort zu haben. Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügen wir über ein etabliertes strategisches Instrument zur Analyse unserer personalpolitischen Herausforderungen, das uns einen einheitlichen und systematisierten Blick für zehn Jahre in die Zukunft hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen in den betriebskritischen Tätigkeiten verschafft. Mit dem Strategischen Workforce-Management haben wir die SPP weiterentwickelt. Neben den quantitativen Aspekten werden in dem Strategischen Workforce-Management qualitative Aspekte wie die sich verändernden Berufsbedingungen, Tätigkeiten und

Kompetenzen betrachtet, um zukünftig noch gezielter qualifizieren und rekrutieren zu können. Wir haben das Konzept in verschiedenen Gesellschaften verprobt und im Berichtsjahr in unterschiedlichen Bereichen zur Anwendung gebracht.

Damit konzernweit ein einheitliches Vorgehen zur Erstellung einer aussagekräftigen und robusten Personalplanung gewährleistet werden kann, wurde im Berichtsjahr ein Projekt zur Überprüfung des Personalplanungsprozesses aufgesetzt. Neben der stärkeren Vereinheitlichung von Verantwortlichkeiten und Kompetenzen waren hierbei systemseitige Anforderungen im Fokus. So wird eine noch stärkere Transparenz über alle Aspekte der Personalplanung erreicht.

Zur Verbesserung der Prognosefähigkeit arbeiten wir zudem mit innovativen Methoden wie KI und maschinellem Lernen, die einzelne Aspekte der Personalplanung und darüber hinausgehende Fragestellungen in Form von konkreten Anwendungsfällen analysieren.

## Recruiting

### ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT NIEDRIGER

Arbeitgeberattraktivität			Veränderung		2017
	2019	2018	absolut	%	
- Rang in Deutschland					
DB-Konzern	19	13	-6	-	13
Schüler	15	15	-	-	15
Studenten/Absolventen	16	17	+1	-	20
Facharbeiter	20	12	-8	-	13
Akademische Berufserfahrene	17	16	-1	-	10

Im Berichtsjahr hatten wir in den Arbeitgeberrankings einen Rückgang zu verzeichnen. Das schlechtere Abschneiden bei Bewerbern ist auf die teils kritische Diskussion in der Öffentlichkeit über Qualität und Pünktlichkeit des DB-Konzerns zurückzuführen. Dennoch war das Berichtsjahr aus Recruiting-Sicht ein erfolgreiches Jahr. Starkes Employer-Branding und wirksames Recruiting sorgen dafür, dass wir auf einem angespannten Arbeitsmarkt dennoch als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen werden und die notwendigen Mitarbeiter einstellen können, um unser Geschäft erfolgreich zu betreiben und auch langfristig robust abzusichern.

Im Berichtsjahr waren die Bedarfe an neuen Mitarbeitern erneut besonders hoch. Mit Kiel, Bremen, Dortmund, Köln, Koblenz und Saarbrücken wurden sechs weitere Standorte mit Personalgewinnungsteams eröffnet. Zusätzlich wurden in allen Regionen regionale Personalmarketingteams aufgebaut und an allen Standorten neue Recruiter gesucht. Damit haben wir die Personalgewinnungsorganisation grundsätzlich weiter regionalisiert und an den Bedürfnissen der lokalen Arbeitsmärkte ausgerichtet.

Es wurden zahlreiche Kampagnen für alle relevanten Zielgruppen ausgespielt. 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.

Bei der Ansprache unserer Zielgruppen wurde weiterhin auf Innovation gesetzt. Mit der DB Job-Tour haben wir ein modernes Recruitingformat umgesetzt. Über sieben Wochen waren wir in sieben Recruitingregionen Deutschlands an 27 Standorten unterwegs. Die DB Job-Tour war nicht nur ein besonders kandidatenorientiertes Format, sondern bekam auch große und positive mediale Aufmerksamkeit.

Im Berichtsjahr wurden weitere digitale Werkzeuge als Grundlage einer modernen Rekrutierung eingeführt beziehungsweise weiterentwickelt. Unsere globale Recruitingsoftware in Deutschland ist die Basis für unsere Karriereseite und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Personalgewinnung und optimiert das Bewerbererlebnis. Ebenso wurde unsere Karriereseite überarbeitet. Ein Chatbot beantwortet nun grundsätzliche Fragen der Bewerber. Mit neuen Stellenanzeigenformaten, zum Beispiel dem Podcast IT@DB, findet eine innovative Ansprache von ausgewählten Zielgruppen statt.

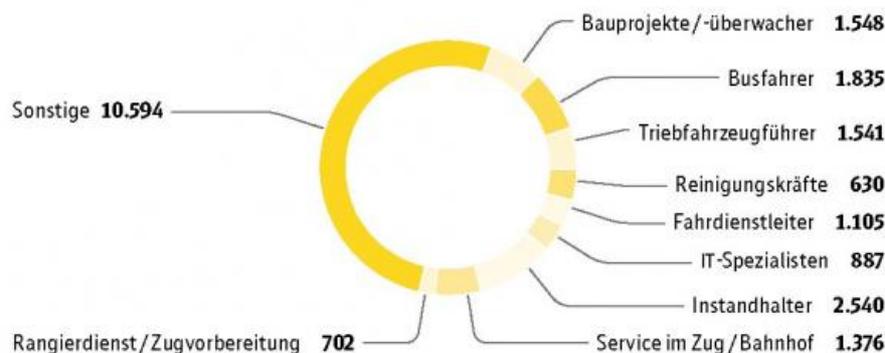
Seit November 2019 steht Neueinsteigern im DB-Konzern ein digitales Portal zur Verfügung. Die neue Plattform schließt nahtlos an das Karriereportal des Recruitings an. Damit werden neue Mitarbeiter schon vor ihrem ersten Arbeitstag mit Informationen rund um den DB-Konzern und zu dem Geschäftsfeld versorgt, in das sie einsteigen. Mit der Plattform soll sichergestellt werden, dass der Übergang vom Recruiting über den Einstellungsprozess hinweg bis zur Ankunft im Unternehmen nahtlos verläuft.

Im Berichtsjahr wurde unsere Personalgewinnung mit wichtigen Branchenpreisen ausgezeichnet. Darunter waren zwei Trendence Awards für 20 Jahre höchste Imageverbesserung und die beste Employer-Branding-Kampagne für Fachkräfte, der Deutsche Preis für Onlinekommunikation in der Kategorie Recruiting&Employer-Branding, der Digital Communication Award in der Kategorie Microsite und der HR Excellence Award für Active Sourcing.

### NEUEINSTELLUNGEN AUF REKORDNIVEAU

Der DB-Konzern hat im Berichtsjahr in Deutschland erneut auf Rekordhöhe neue Mitarbeiter eingestellt, insgesamt rund 27.300 neue Mitarbeiter (inklusive Nachwuchskräften). Dazu zählen über 2.100 Lokführer und rund 1.800 Fahrdienstleiter sowie rund 4.000 Instandhalter. Das sind in diesen Berufsgruppen deutlich mehr Einstellungen als im Jahr zuvor. Dadurch stärken wir die Schiene an neuralgischen Punkten im System und verbessern die Qualität für die Kunden.

#### Externe Neueinstellungen (ohne Nachwuchskräfte) per 31.12.2019 - in NP



Auch ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte haben wir im Berichtsjahr so viele neue Mitarbeiter eingestellt wie noch nie zuvor: 22.758 neue Mitarbeiter (ohne Nachwuchskräfte). Damit setzen wir unser zentrales strategisches HR-Ziel der Rekrutierung, Qualifizierung und Bindung von 100.000 neuen Mitarbeitern um und machen den DB-Konzern robuster.

## Führung, Qualifizierung und Transformation

### QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

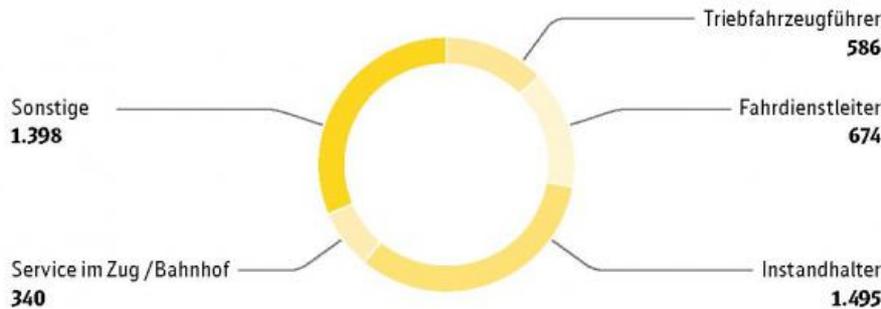
Nachwuchskräfte per 31.12. - in NP	2019	2018	2017
Auszubildende <sup>1)</sup>	10.676	9.923	9.540
Studenten im dualen Studium <sup>1)</sup>	1.081	949	900
Trainees <sup>2)</sup>	146	157	109
Praktikanten <sup>2)</sup>	664	534	537
»Chance plus«-Teilnehmer	250	250	250
DB-Konzern	12.817	11.813	11.336

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

<sup>2)</sup> Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).

Zielgerichtete Qualifikation von allen Mitarbeitergruppen, insbesondere Nachwuchskräften, ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für unsere nachhaltige Leistungsfähigkeit. Um das zusätzliche Personal gut und schnell qualifizieren zu können, haben wir im Berichtsjahr unsere Kapazitäten um ein Drittel erhöht. Da viele bahnspezifische Berufe nicht auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sind, sind wir einer der größten Ausbilder Deutschlands.

#### Externe Neueinstellungen Auszubildende und Studenten im dualen Studium in Deutschland per 31.12.2019 - in NP



Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.

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

Im Berichtsjahr sind rund 4.100 Auszubildende und 400 dual Studierende im DB-Konzern gestartet. Das sind rund 300 Nachwuchskräfte mehr als im Vorjahr. Die meisten Auszubildenden starteten in den Berufen Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Fahrweg, Fachrichtung Lokführer/Transport und Elektroniker für Betriebstechnik. Ausgezeichnete Leistungen und großes Engagement in diesen Einstiegsprogrammen würdigen wir durch das Exzellenzprogramm für besonders leistungsstarke Nachwuchskräfte. WEITERE INFORMATIONEN NACHWUCHSSICHERUNG.

Im Fokus steht nach wie vor die zunehmende Digitalisierung in der Berufsausbildung. Im Berichtsjahr haben nahezu alle Auszubildenden des ersten Lehrjahres ein mobiles Endgerät erhalten. Bis 2020 wird an der Einführung eines digitalen Ausbildungsmanagementtools und der Verstärkung digitaler Lernformate gearbeitet.

Das Thema Digitalisierung haben wir auch bei unseren akademischen Nachwuchsprogrammen in besonderer Form aufgegriffen. Zum zweiten Mal haben wir im Berichtsjahr das Traineeprogramm Digitalisierung durchgeführt. Ein zentraler Programmbestandteil ist die Entwicklung eines eigenen digitalen Geschäftsmodells durch die Trainees des Programms, die auch die Vermittlung ausgewählter digitaler und agiler Methoden umfasst.

#### MITARBEITERBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

Neue Ansätze und leistungsfähige Prozesse bei Mitarbeiterbindung und Entwicklung sind entscheidend für mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern. Hierbei setzen wir voll und ganz auf eine starke Schiene. Wir fördern Mitarbeiter in fünf Themenfeldern.

- **Leisten:** Im Mittelpunkt steht ein ehrlicher Dialog über Leistung, um kontinuierlich die Leistungsfähigkeit zu fördern. Das Projekt Mein Performance-Management hat eine Lösung entwickelt, die Ziele stärker handlungsleitend gestaltet, Feedback in den Mittelpunkt stellt und Leistung kontinuierlich zum Gesprächsthema macht. WEITERE INFORMATIONEN PERFORMANCE-MANAGEMENT
- **Lernen:** Ein breites Angebot von DB Akademie und DB Training sowie Maßnahmen direkt im Arbeitsalltag helfen, das eigene Können zu erweitern. Die DB Lernwelt wurde als zentrale Lernplattform des DB-Konzerns weiter ausgebaut. Über 115.000 Mitarbeiter nutzen bereits die Lernangebote und erhalten darüber hinaus Zugriff auf kostenfreie Lerninhalte zu den Themen Digitalisierung, Lean-Management sowie Change-Management und Kommunikation. Damit bietet die DB Lernwelt allen Mitarbeitern die Möglichkeit, eigenverantwortlich und selbstorganisiert zu lernen und sich so fachlich und persönlich weiterzuentwickeln.
- **Entwickeln:** Die Nachfolgeplanung leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, das Risiko von längeren Vakanzzeiten zu reduzieren, Silogrenzen zu überwinden und mit den Führungskräften und Mitarbeiter klarere Perspektiven für die weitere Entwicklung zu definieren. Der im Berichtsjahr eingeführte Prozess zur strategischen Nachfolgeplanung sieht unter anderem vor, dass interessierte Kandidaten eigeninitiativ per Mausclick ihr Interesse an der Nachfolge für Führungsfunktionen und Know-how-Träger bekunden. So sollen zukünftig besser nahtlose Übergänge bei personellen Veränderungen sichergestellt werden und Nachfolgerisiken transparent gemacht werden. WEITERE INFORMATIONEN NACHFOLGEPLANUNG
- **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 Mitarbeitern gefördert.

Für jedes dieser fünf Themenfelder tragen die Mitarbeiter selbst Verantwortung. Zudem unterstützt die jeweilige Führungskraft ihre Teams als erster Personalentwickler. Gemeinsamer Maßstab für alle diese Themenfelder ist der Kompass für ein starkes Miteinander. Die darin beschriebenen fünf grundlegenden Prinzipien für Führung, Zusammenarbeit und Kultur werden in Leistungseinschätzung, Karriereentwicklung, Besetzungsentscheidungen, Lernformen und im Einstiegsmanagement verankert.

#### 15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITER

Im Berichtsjahr wurden die 15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITER als neues, partizipatives Element der Starken Schiene fest verankert. Die Mobilisierung und Partizipation der Mitarbeiter sind entscheidend für das Gelingen der neuen Strategie. Daher beteiligen wir unsere Mitarbeiter aktiv an der Strategie Starke Schiene.

#### FOLGEWORKSHOPS UND IDEENMANAGEMENT

Mitarbeiterzufriedenheit	2019	2018	2017
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,7	-

Mitarbeiterzufriedenheit	2019	2018	2017
Durchführungsquote Folgeworkshops in %	96,9	-	97,1

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

Die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter mit den verschiedenen organisationalen Rahmenbedingungen - sowie ihr Engagement - messen wir über unsere zweijährige anonymisierte konzernweite Mitarbeiterbefragung. Nach der Mitarbeiterbefragung 2018 wurden anhand der Ergebnisse Folgeworkshops als Folgemaßnahme konzipiert. Aufgrund der positiven Rückmeldungen der Workshopteilnehmer 2017 wurde das grundlegende Konzept der Folgeworkshops auf Basis der bisherigen Eckpfeiler und Qualitätsstandards ausgebaut und durchgeführt. Im Berichtsjahr wurde die Flexibilität in den Formaten, Methoden und den geschäftsfeldspezifischen Themen der Folgeworkshops stark erhöht, um eine optimale Passung auf teamspezifische Herausforderungen durch die Führungskräfte zu gewährleisten. Der Großteil der Maßnahmen wurde dabei für die Handlungsfelder Einbindung und Weiterentwicklung abgeleitet.

Konzernweit wurden insgesamt über 12.000 Folgeworkshops durchgeführt, an denen rund 150.000 Mitarbeiter teilgenommen haben. Dieser Wert befindet sich auf vergleichbar hohem Niveau wie in den Vorjahren.

Zusätzlich gestärkt wird die Eigeninitiative und Partizipation durch die Modernisierung des Ideenmanagements, das seit Anfang des Berichtsjahres durch ein neues webbasiertes IT-System unterstützt wird. Verbesserungsinitiativen aus der Belegschaft können jetzt noch schneller bewertet und umgesetzt werden. So können Ideen jetzt von jedem Endgerät aus eingegeben werden, und der Mitarbeiter hat Transparenz darüber, wo und in welcher Phase sich seine Idee gerade befindet und wann sie umgesetzt wird.

### Arbeit der Zukunft

Um unsere Innovationsfähigkeit zu stärken und uns zukunftssicher aufzustellen, wollen wir die Arbeit der Zukunft im DB-Konzern aktiv gestalten. Wichtig ist uns hierbei die Einbeziehung aller Mitarbeiter, insbesondere derer, die in operativen Tätigkeiten und im direkten Kundenkontakt zum Erfolg beitragen.

### ZUKUNFTSFÄHIGE BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Wir entwickeln Beschäftigungsbedingungen auf Basis von aktuellen und zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklungen sowie den Erwartungen von Mitarbeitern und Bewerbern an einen modernen Arbeitgeber konsequent im Sinne der Strategie STARKE SCHIENE weiter. Dabei werden Themen wie Partizipation und Individualisierung immer wesentlicher.

### Flexible Gestaltung der Arbeitszeit

Wir werden den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen unserer Mitarbeiter bei der Arbeitszeitgestaltung für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und Familie durch mehr Individualisierung und Mitsprache der Arbeitnehmer 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 Mitarbeiterbindung und -rekrutierung.

In diesem Zusammenhang bieten wir zum Beispiel seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmer sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um rechnerisch eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr nehmen oder ein erhöhtes Entgelt wählen. Dieses Wahlmodell gilt für alle Mitarbeiter und wurde in der Tarifrunde 2018 für die Wahl ab 2020 (Geltung ab 2021) ausgeweitet.

### NEUE ARBEITSWELTEN

Das Konzept flex@work beschäftigt sich mit örtlich und zeitlich flexiblem Arbeiten in Verbindung mit innovativen Raumkonzepten, um sich verändernden Anforderungen unserer Mitarbeiter an moderne Arbeitswelten Rechnung zu tragen. Mitarbeiter können jeden Tag einen höhenverstellbaren Schreibtisch wählen, in Rückzugsräumen Inspiration suchen oder konzentriert arbeiten sowie sich im Cafe austauschen.

Auch bei der Verwendung erbrachter Mehrleistung bieten sich für unsere Mitarbeiter mehrere Wahlmöglichkeiten. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Arbeitnehmer 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 über 50.000 Arbeitnehmer ein Wertguthabekonto aktiviert.

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmer 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. Beide Modelle (Langzeitkonto und Einbringung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Wir stärken auf betrieblicher Ebene in den Betrieben mit Schicht- und Wechseldienst im Rahmen von sogenannten betrieblichen Arbeitszeitprojekten die Beteiligung und Partizipation der Mitarbeiter an der Arbeitszeitgestaltung sowie die Individualisierung bei der Arbeitszeitgestaltung. In diesen Projekten suchen Arbeitgeber, Betriebsrat und Mitarbeiter gemeinsam nach passenden und machbaren sowie nachhaltigen Lösungen in der Dienst- und Einsatzplanung - direkt vor Ort, um für die Bedürfnisse im konkreten Betrieb die beste Lösung anbieten zu können.

### Mobilitätsleistungen und geförderter Wohnraum

Wir suchen aktiv nach Lösungen für die Herausforderungen von wachsender Mobilität und bezahlbarem Wohnraum für unsere Mitarbeiter. Neben den traditionellen Fahrvergünstigungen streben wir an, das Mobilitätsportfolio für Mitarbeiter um attraktive Produkte zu erweitern. So können Mitarbeiter schon jetzt Angebote zu günstigen Konditionen für das DB Firmenrad, für Call a Bike oder Flinkster nutzen.

In vielen Metropolregionen führen ein angespannter Wohnungs- und Bewerbermarkt dazu, dass Rekrutierungsbemühungen erschwert werden. Im Großraum München ist dies besonders eklatant, weshalb wir im Berichtsjahr in der Region das Wohnraumangebot für Mitarbeiter erweitert haben. Das Angebot an temporär mietbaren möblierten Apartments wurde dort um 70 Einheiten auf insgesamt 188 aufgestockt. Daneben haben wir 74 Belegrechte bei der GVG (Grundstücks-Verwaltungs- und Verwertungsgesellschaft) erworben. Mitarbeiter können ab Februar 2020 langfristigen Wohnraum in Form eines Werkmietvertrags erhalten.

### Modernes Gesundheitsmanagement

Der Beitrag des Gesundheitsmanagements zur Gestaltung moderner Beschäftigungsbedingungen zeigt sich zum einen in einer umfassenden Modernisierung der medizinischen und psychologischen Eignungsfeststellung für Bewerber und Mitarbeiter in sicherheitsrelevanten Tätigkeiten. Dadurch werden nur erforderliche Untersuchungen durchgeführt und gleichzeitig Rekrutierungshürden gesenkt. Zudem gehen wir neue, innovative Wege in der Vermittlung von Gesundheitskompetenzen, zum Beispiel durch das Angebot mobiler Checkups. Mit dem neuen DB Medibus wurden an über 30 Standorten mehr als 1.000 Untersuchungen durchgeführt. Ein besonderes Augenmerk unseres Gesundheitsmanagements liegt weiterhin auf der Förderung der psychischen Gesundheit, zuletzt durch Einführung einer speziellen Peer-Beratung zu Depression, die mit dem Antistigmipreis der Deutschen Psychiatriegesellschaft DGPPN ausgezeichnet wurde.

### Tarifverhandlungen abgeschlossen

Die Tarifverhandlungen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) konnten am 14. Dezember 2018 und mit der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GDL) am 4. Januar 2019 abgeschlossen werden. Mit den Abschlüssen ist es gelungen, widerspruchsfreie Regelungen zu vereinbaren. Die Tarifverträge laufen 29 Monate - rückwirkend ab dem 1. Oktober 2018 - bis zum 28. Februar 2021. Neben einer Entgelterhöhung um insgesamt 6,1% in zwei Stufen wurden unter anderem eine

Fortführung und Ausweitung der Wahooption zwischen Entgelterhöhung, Arbeitszeitverkürzung oder zusätzlichem Erholungsurlaub sowie Verbesserungen in der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. WEITERE INFORMATIONEN KOLLEKTIVRECHTLICHE REGELUNGEN UND BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN.

## ZUKUNFT DER ARBEIT UND DIVERSITY

### Konzerninitiative zur Arbeit der Zukunft

Die neue Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« bietet einen Rahmen, um sich konzernweit geschäftsfeldübergreifend mit zukünftigen Berufsbildern in der Branche, neuen Arbeitswelten und neuen Formen der Zusammenarbeit zu beschäftigen. Um einen übergreifenden Blick auf die Thematik zu bekommen und offene Zukunftsfragen zu beantworten, wurden Zukunfts Labs gegründet. Sie haben das Ziel, einerseits konkrete Perspektiven zu entwickeln, andererseits auch notwendige Schritte abzuleiten, um uns fit für die Anforderungen von morgen zu machen. So entwickelt das Zukunfts Lab Zukunftsperspektive für Berufe in der Bahnbranche Tätigkeitsprofile wichtiger Berufsgruppen weiter, um Antworten auf Digitalisierung und demografischen Wandel zu finden. Das Zukunfts Lab Neue Wege der Zusammenarbeit und agile Organisationsformen entwickelt Konzepte, um New-Work-Themen für uns praxistauglich zu machen und entsprechende organisationale Rahmenbedingungen zu schaffen. Anwender und Fachexperten aus dem Netzwerk Agilität und Selbstorganisation tragen gemeinsam dazu bei, Methoden, Anwendungsbeispiele und Best Practices unter Interessierten zu verbreiten. In verschiedenen agilen Inseln haben sich im DB-Konzern bereits neue innovative Formen der Zusammenarbeit etabliert. Bislang arbeiten mehr als 5.000 Mitarbeiter in Strukturen, die agil organisiert sind oder sich in der Transformation dahin befinden. Sehr viel mehr Mitarbeiter arbeiten darüber hinaus mit agilen Methoden, um auch im vorhandenen organisatorischen Rahmen Vorteile wie höhere Anpassungsgeschwindigkeit und attraktivere Arbeitsumgebungen zu erzielen.

### Konzerninitiative zu Diversity

Die Konzerninitiative »Einziganders.« unterstreicht unser Bekenntnis zu Vielfalt, indem wir mit zahlreichen Aktionen beispielsweise in der Diversity-Woche und am Diversity-Tag für Vielfalt sensibilisieren und das Engagement für Vielfalt im DB-Konzern wertschätzen und sichtbar machen.

Mit »Einziganders.« setzen wir uns für eine Unternehmenskultur ein, in die Mitarbeiter ihre unterschiedlichen und individuellen Lebensentwürfe und Kompetenzen aktiv einbringen können. Wir stehen für eine Vielfalt der Geschlechter, Generationen, ethnischen und sozialen Herkunft, Religionen und Weltanschauungen, sexuellen Orientierungen und Identitäten, physischen wie psychischen Fähigkeiten sowie Lern- und Arbeitsstilen.

In diesem Sinne fördern und nutzen wir Diversity für die Unterstützung bei Mitarbeitergewinnung und -bindung, höhere Innovationsfähigkeit und auch mehr Nähe zu unseren Kunden. Ein klares Bekenntnis zur Vielfalt ist integraler Teil der Positionierung des DB-Konzerns als weltoffener Arbeitgeber.

## TRANSFORMATIONSPROJEKT SMART HR

Mit Smart HR nutzen wir das volle Potenzial der Digitalisierung und machen die Personalarbeit so effizienter, moderner und wettbewerbsfähiger. Wir lösen das aktuelle Personalsystem PeopleSoft durch eine moderne, cloudbasierte Plattform ab, in der Mitarbeiter über digitale Services viele Produkte selbst jederzeit und ortsunabhängig nutzen können.

Smart HR ist das zentrale Transformationsprojekt im HR-Bereich. Hierfür werden einheitliche Prozessstandards, ein klares Rollenverständnis der HR-Funktion im Zusammenspiel mit Führungskräften und Mitarbeitern und ein einheitliches Operating Model mit einem klaren Rollenverständnis aller Beteiligten geschaffen.

## FLAGGE ZEIGEN FÜR VIELFALT

Der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Richard Lutz, hat 2019 die Schirmherrschaft von railbow, dem LGBT-Netzwerk des DB-Konzerns, übernommen. Unter dem Dach von railbow setzen sich Mitarbeiter für den Abbau von Vorurteilen, die Förderung von gegenseitigem Respekt und ein positives Arbeitsklima ein. Erstmals beteiligte sich der DB-Konzern zusammen mit railbow an vier CSD-Paraden mit einem offiziellen Wagen.

## Mitarbeiterzahl und -struktur

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
Mitarbeiter per 31.12. - in VZP					
DB Fernverkehr	17.289	16.548	+741	+4,5	15.993
DB Regio	36.374	35.881	+493	+1,4	35.651
DB Cargo	29.525	28.842	+683	+2,4	28.257
DB Netze Fahrweg	48.787	46.969	+1.818	+3,9	45.375
DB Netze Personenbahnhöfe	6.216	5.804	+412	+7,1	5.463
DB Netze Energie	1.772	1.734	+38	+2,2	1.721
Sonstige	55.497	53.877	+1.620	+3,0	51.937
Systemverbund Bahn	195.460	189.655	+5.805	+3,1	184.397
DB Arriva	52.331	53.056	-725	-1,4	54.650
DB Schenker	76.153	75.817	+336	+0,4	71.888
DB-Konzern	323.944	318.528	+5.416	+1,7	310.935
Konsolidierungskreisänderungen	-	-30	+30	-	-
DB-Konzern - vergleichbar	323.944	318.498	+5.446	+1,7	-

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

Per 31. Dezember 2019 ist die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern angestiegen. Auf Ebene der Geschäftsfelder zeigte sich der Mitarbeiteraufbau insbesondere bei DB Netze Fahrweg in den Bereichen Instandhaltung und Bauprojekte sowie im Betrieb und bei Sonstige im Wesentlichen bei der DB AG und der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie durch den Ausbau innovativer Themenfelder bei DB Systel. Des Weiteren stieg bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo die Mitarbeiteranzahl.

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
Mitarbeiter nach Regionen per 31.12. - in VZP					
Deutschland	202.328	196.334	+5.994	+3,1	189.423
Europa (ohne Deutschland)	92.106	92.336	-230	-0,2	93.655
Asien/Pazifik	16.890	16.751	+139	+0,8	15.971
Nordamerika	9.285	9.736	-451	-4,6	8.921
Übrige Welt	3.335	3.371	-36	-1,1	2.965

			Veränderung		
	2019	2018	absolut	%	2017
Mitarbeiter nach Regionen per 31.12. - in VZP					
DB-Konzern	323.944	318.528	+5.416	+1,7	310.935
Verbundenheit der Mitarbeiter - in Jahren			2019	2018	2017
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit			17	18	19
Altersdurchschnitt			45	45	46
Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeiter).					
Frauenanteil per 31.12. - in %			2019	2018	2017
DB-Konzern			24,3	24,5	23,7
in Deutschland			23,3	23,2	23,0

**Geschäftsverlauf**

**Kennzahlenübersicht**

**ÖKONOMIE**

**Umsatz bereinigt - in Mrd. €**

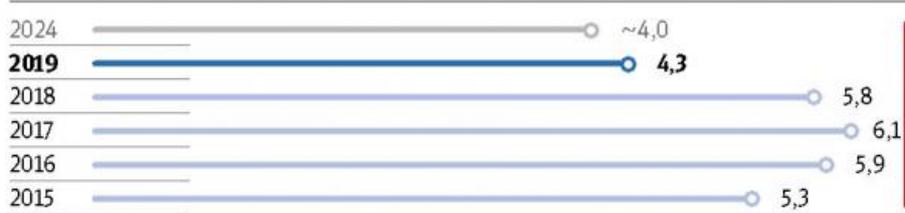


**EBIT bereinigt - in Mio. €**



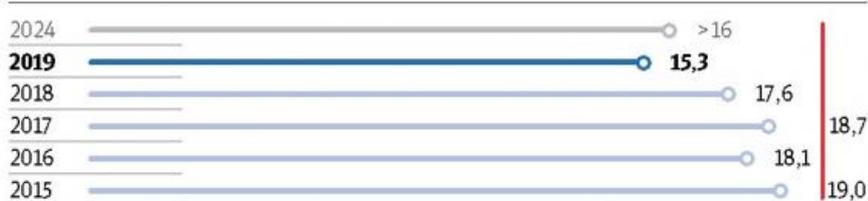
**ROCE <sup>1)</sup> - in %**

Ziel: ≥6,5

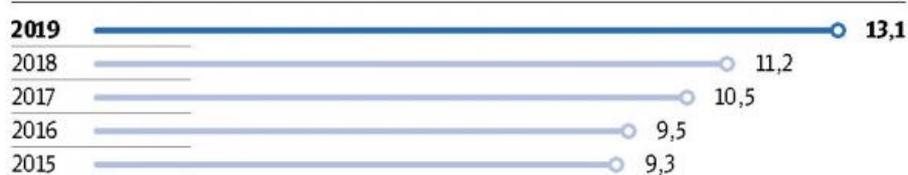


**Tilgungsdeckung - in %**

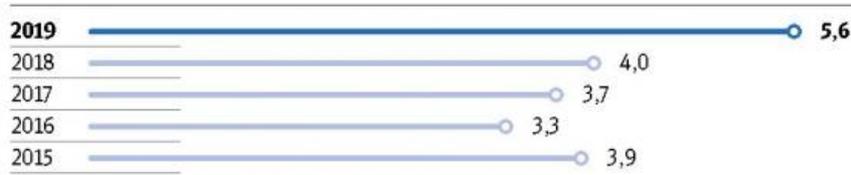
Ziel: ≥20



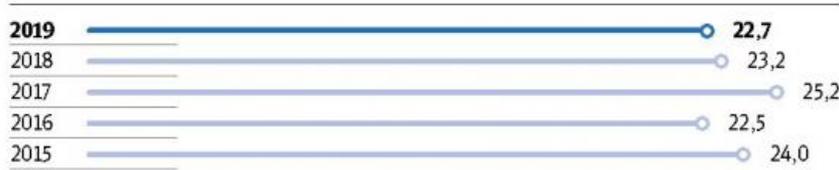
**Brutto-Investitionen <sup>1)</sup> - in Mrd. €**



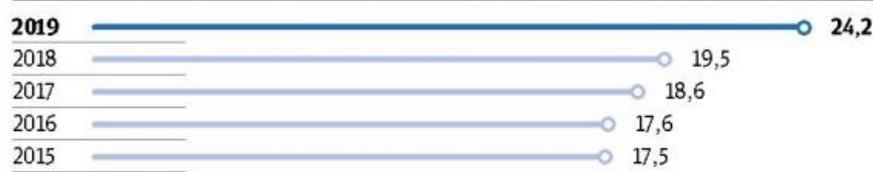
Netto-Investitionen <sup>1)</sup> - in Mrd. €



Eigenkapitalquote <sup>1)</sup> - in %



Netto-Finanzschulden <sup>1)</sup> per 31.12. - in Mrd. €



○ Fünfjahresziel — Langfristziel

<sup>1)</sup> Ab 2019 durch IFRS-16-EFFEKT eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

Differenziertes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich - in %

	2019	2018	2017
<b>WELTHANDEL (REAL)</b>			
Warenhandel	+0,9	+4,1	+6,1
BIP			
Welt	+2,6	+3,2	+3,3
USA	+2,3	+2,9	+2,4
China	+6,1	+6,7	+6,9
Japan	+0,9	+0,3	+2,2
Europa	+1,3	+2,1	+2,9
Euro-Raum	+1,2	+1,9	+2,7
Deutschland	+0,6	+1,5	+2,8

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2017 bis 2019 entsprechen den per Februar 2020 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Oxford Economics

Das Wirtschaftswachstum in den wichtigsten globalen Wirtschaftsregionen hat 2019 an Dynamik verloren. Maßgeblich dafür ist eine spürbar schwächere Entwicklung im verarbeitenden Gewerbe und hier insbesondere bei der Produktion von Investitionsgütern. Angesichts zahlreicher politischer Konflikte wie der Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China sowie der auch nach dem beschlossenen Brexit ungeklärten künftigen Beziehungen zwischen der Europäischen Union (EU) und dem Vereinigten Königreich ist die Unsicherheit für Unternehmen derzeit hoch. Vielfach werden deshalb Investitionen reduziert oder verschoben, sodass die Nachfrage nach handelsintensiven Investitionsgütern deutlich gesunken ist. Dies ist auch der Grund für das merklich geringere Wachstum im globalen Güterhandel.

Die großen Wirtschaftsregionen sind von diesen Entwicklungen unterschiedlich stark betroffen. So sind die Auswirkungen des gebremsten Handelswachstums auf die in die globalen Wertschöpfungsketten integrierten offenen Volkswirtschaften Asiens und Europas vergleichsweise stark. Für Länder mit einem hohen Anteil der Industrieproduktion an der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung, wie beispielsweise Deutschland, Japan, aber auch China, gilt dies besonders. Daher fällt das Wachstum in Europa insgesamt geringer aus als in den Vorjahren.

In Asien bleiben die Wachstumsraten im globalen Vergleich hoch, liegen aber unterhalb der Werte der Vorjahre.

Auch viele Schwellen- und Entwicklungsländer spüren die Folgen der hohen Unsicherheit. Angesichts eines in Relation zu vielen anderen Währungen gestiegenen US-Dollar-Kurses sind Investitionen in diesen Ländern teurer und damit unattraktiver geworden. Zudem steigen dort die Kosten für wichtige, zumeist in Dollar gehandelte Importgüter wie Öl.

In den USA hat sich das Wachstum hingegen nur leicht abgeschwächt. Zwar hat auch hier der Konjunkturzyklus seinen Höhepunkt überschritten, die robuste Entwicklung des privaten Konsums sorgt aber für weiterhin solides Wachstum.

ENERGIEMÄRKTE

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

Benzin und Diesel

Veränderung

Brent - in USD/bbl	2019	2018	Veränderung	%
Durchschnittspreis	64,9	71,8	-6,9	-9,5
Höchstpreis	75,6	86,7	-11,1	-12,8
Tiefstpreis	52,5	49,9	+2,6	+5,2
Jahresendpreis	66,0	53,8	+12,2	+22,7

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölpreis ging im Jahresdurchschnitt zwar zurück, der Effekt wurde durch den schwachen Euro jedoch gedämpft. In Europa blieben die Kraftstoffpreise auf Vorjahresniveau.

In Deutschland war nach den starken Anstiegen der Vorjahre insgesamt ein leichter Rückgang der Benzin- und Dieselpreise zu verzeichnen. In der Folge verschlechterte sich die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zu Pkw und Lkw geringfügig. Gleichzeitig resultierten aus geringeren Kraftstoffpreisen Kostenreduzierungen im Landverkehr bei DB Schenker sowie im Busgeschäft.

#### Strom- und Emissionszertifikate

Strommarkt	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
<b>GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH</b>				
Durchschnittspreis	48,1	44,1	+4,0	+9,1
Höchstpreis	53,5	56,9	-3,4	-6,0
Tiefstpreis	41,6	32,6	+9,0	+27,6
Jahresendpreis	44,9	51,4	-6,5	-12,6
<b>EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO<sub>2</sub></b>				
Durchschnittspreis	24,8	16,0	+8,8	+55,0
Höchstpreis	29,9	25,8	+4,1	+15,9
Tiefstpreis	18,4	7,6	+10,8	+142
Jahresendpreis	25,0	24,6	+0,4	+1,6

Quelle: Thomson Reuters

Die in 2019 realisierten Preiseffekte führten zu keinen wesentlichen Ergebnisbelastungen im operativen Geschäft.

#### Ertragslage

- Umsatzanstieg unter anderem infolge von Leistungszuwächsen.
- Steigende Faktorkosten insbesondere bei Personal.
- Umfangreiche Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität, zur Verbesserung der Qualität und zur weiteren Digitalisierung.
- Operative Ergebnisentwicklung unter Druck.

#### VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

IFRS-16-Effekte - in Mio. €	2019	IFRS-16-Effekt	2019 (ohne IFRS-16- Effekt)	2018
EBITDA	5.436	943	4.493	4.739
EBIT	1.837	46	1.791	2.111
Netto-Investitionen	5.646	1.097	4.549	3.996
Netto-Finanzschulden per 31.12.	24.175	4.487	19.688	19.549
Capital Employed per 31.12.	42.999	4.487	38.512	36.657
ROCE in %	4,3	-0,4 <sup>1)</sup>	4,7	5,8

<sup>1)</sup> Prozentpunkte.

Ab dem Berichtsjahr bilanziert der DB-Konzern unter Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 16. Durch den geänderten Ausweis der Verpflichtungen aus Leasingverträgen wurde die Ertrags- und Finanzlage des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Berichtsjahr beeinflusst (IFRS-16-Effekt):

- Durch den Wegfall der Leasingaufwendungen als operative Aufwendungen wird ein höheres operatives Ergebnis vor Abschreibungen (EBITDA) ausgewiesen.
- Das EBIT wurde infolge der zusätzlichen Abschreibungen auf die Leasinggegenstände nur in geringerem Maß positiv beeinflusst.
- Die Investitionen stiegen dadurch, dass neue Leases nun unter den Investitionen ausgewiesen werden.
- Der ROCE ist auf ein niedrigeres Niveau zurückgegangen, da sich das Capital Employed überproportional zum EBIT erhöht hat. Gleichzeitig gingen auch die Kapitalkosten zurück.
- Die Finanzschulden stiegen per 31. Dezember 2019 durch die Einbeziehung der Leasingverbindlichkeiten.
- Im Rahmen der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 haben wir unsere ZielWERTE FÜR DEN ROCE UND DIE TILGUNGSDECKUNG angepasst.

VERÄNDERUNGEN IM KONSOLIDIERUNGSKREIS haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung im Berichtsjahr hingegen nicht wesentlich beeinflusst.

#### UMSATZ

Umsatz - in Mio. €	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%

Umsatz - in Mio. €			Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Umsatz	44.430	44.065	+365	+0,8
± Sondereffekte	1	-41	+42	-
Umsatz bereinigt	44.431	44.024	+407	+0,9
davon Systemverbund Bahn	22.220	21.841	+379	+1,7
± Konsolidierungskreisänderungen	-77	-	-77	-
± Währungskursänderungen	-124	-	-124	-
Umsatz vergleichbar	44.230	44.024	+206	+0,5
davon Systemverbund Bahn	22.215	21.841	+374	+1,7

Der Umsatz entwickelte sich leicht positiv. Die im Wesentlichen preis- und leistungsbedingten Zuwächse wurden vor allem durch Geschäftsfelder des SYSTEMVERBUNDS BAHN getragen.

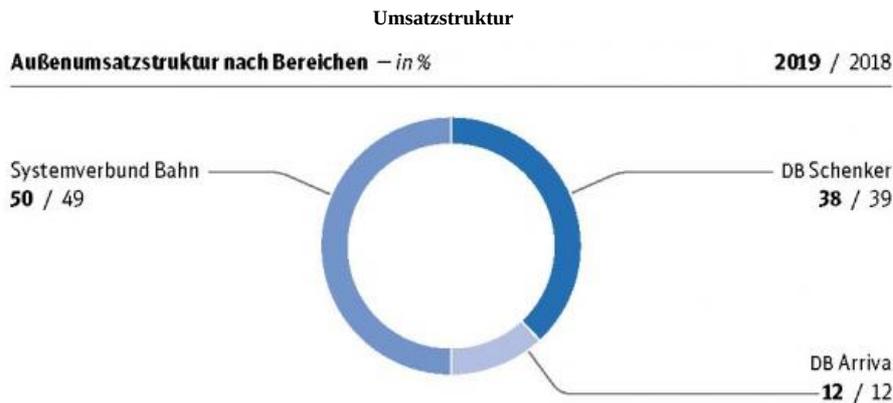
Auf vergleichbarer Basis (bereinigt um Sondereffekte sowie Konsolidierungskreis- und Währungskursänderungen) ist der Umsatz etwas weniger stark gestiegen:

- Die Sondereffekte im Berichtsjahr waren unerheblich. Der Rückgang ergab sich vor allem aus niedrigeren Erlösschmälerungen im Zusammenhang mit laufenden Verfahren in der Infrastruktur.
- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen DB Arriva (+74 Mio. €) und DB Cargo (+3 Mio. €).
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (+109 Mio. €) und DB Arriva (+14 Mio. €).

**Umsatzentwicklung der Geschäftsfelder**

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern - in Mio. €			Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Fernverkehr	4.824	4.528	+296	+6,5
DB Regio	8.830	8.862	-32	-0,4
DB Cargo	4.188	4.177	+11	+0,3
DB Netze Fahrweg	1.687	1.559	+128	+8,2
DB Netze Personenbahnhöfe	590	569	+21	+3,7
DB Netze Energie	1.308	1.350	-42	-3,1
Sonstige	581	573	+8	+1,4
Systemverbund Bahn	22.008	21.618	+390	+1,8
DB Arriva	5.405	5.433	-28	-0,5
DB Schenker	17.018	16.973	+45	+0,3
DB-Konzern bereinigt	44.431	44.024	+407	+0,9

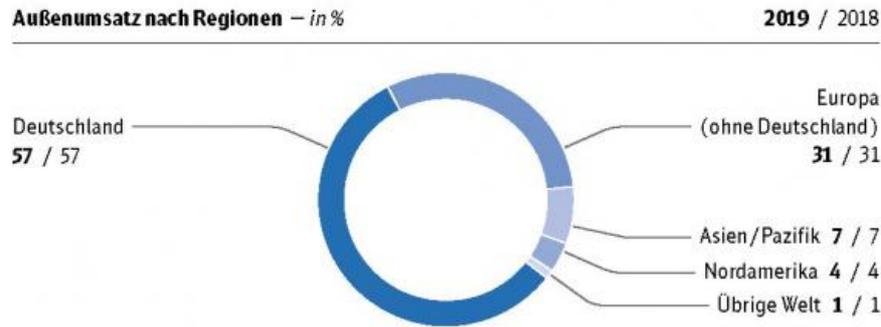
Die UMSATZENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER DES SYSTEMVERBUNDS BAHN war mit Ausnahme von DB Regio und DB Netze Energie positiv. DB Fernverkehr und DB Netze Fahrweg hatten den größten Anteil am Wachstum. Die Umsätze von DB Arriva und DB Schenker lagen in etwa auf Vorjahresniveau.



Außenumsatzstruktur - in %	2019	2018
DB Fernverkehr	10,9	10,3
DB Regio	19,9	20,1
DB Cargo	9,4	9,5
DB Netze Fahrweg	3,8	3,5
DB Netze Personenbahnhöfe	1,3	1,3
DB Netze Energie	2,9	3,1
Sonstige	1,3	1,3
Systemverbund Bahn	49,5	49,1
DB Arriva	12,2	12,3
DB Schenker	38,3	38,6

Außenumsatzstruktur - in %	2019	2018
DB-Konzern	100	100

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



Außenumsatz nach Regionen			Veränderung	
-	2019	2018	absolut	%
in Mio. €				
Deutschland	25.165	24.929	+236	+0,9
Europa (ohne Deutschland)	13.653	13.593	+60	+0,4
Asien/Pazifik	3.121	3.035	+86	+2,8
Nordamerika	1.924	1.905	+19	+1,0
Übrige Welt	568	562	+6	+1,1
DB-Konzern bereinigt	44.431	44.024	+407	+0,9

Die regionale Umsatzentwicklung war übergreifend positiv:

- In Deutschland stieg der Umsatz leicht. Dies war insbesondere die Folge von Zuwächsen bei DB Fernverkehr und DB Netze Fahrweg. Dämpfend wirkten hingegen leichte, leistungsbedingte Umsatzrückgänge bei DB Schenker und DB Regio.
- Die Umsatzentwicklung in Europa (ohne Deutschland) lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Positive Effekte aus Volumenzuwächsen bei DB Schenker sowie dem Ausbau der Chinaverkehre bei DB Cargo wurden unter anderem durch negative Währungskurseffekte aufgezehrt.
- In den Regionen Asien/Pazifik und Nordamerika stieg der Umsatz vor allem währungskursbedingt. Währungskursbereinigt lag die Geschäftsentwicklung von DB Schenker in der Region Asien/Pazifik auf Vorjahresniveau, in Nordamerika war sie schwächer.

## ERGEBNISENTWICKLUNG

### Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte eliminiert - die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
  - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile 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 im Berichtsjahr umgliederte Betrag resultiert fast vollständig aus der Akquisition von Arriva.
- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

### Operative Ergebnisgrößen

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

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

Umgliederungen

Bereinigung Sondereffekte

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung - in Mio. €	2019	Umgliederungen		Bereinigung Sondereffekte		
		Auf-/Abzinsung IFRS	Beteiligungsergebnis	PPA- Amortisation	Drohverluste	Restrukturierung
Umsatz	44.430	-	-	-	-	-
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.166	-	-	-	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	3.008	Auf-/Abzinsung IFRS	Beteiligungsergebnis	PPA- Amortisation	Drohverluste	Restrukturierung
Materialaufwand	-22.262	-	-	-	-	3
Personalaufwand	-18.152	-	-	-	-	118
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.157	-	-	-	146	1
EBITDA/EBITDA bereinigt	5.055	-	-	-	146	111
Abschreibungen	-3.671	-	-	62	6	4
Operatives Ergebnis (EBIT)   EBIT bereinigt	1.384	-	-	62	152	115
Zinsergebnis   Operativer Zinssaldo	-655	33	-	-	-	-
Operatives Ergebnis nach Zinsen	729	33	-	62	152	115
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	-12	-	3	-	-	-
Übriges Finanzergebnis	-36	-33	-3	-	-	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-62	-	-
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	-152	-115
Ergebnis vor Ertragsteuern	681	-	-	-	-	-

Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung - in Mio. €	Bereinigung Sondereffekte		
	Rückbauverpflichtung	Sonstige	2019 bereinigt
Umsatz	-	1	44.431
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	-	-	3.166
Sonstige betriebliche Erträge	-	-11	3.008
Materialaufwand	-	0	-22.259
Personalaufwand	-	23	-18.011
Sonstige betriebliche Aufwendungen	71	40	-4.899
EBITDA/EBITDA bereinigt	71	53	5.436
Abschreibungen	-	0	-3.599
Operatives Ergebnis (EBIT)   EBIT bereinigt	71	53	1.837
Zinsergebnis   Operativer Zinssaldo	-	2	-620
Operatives Ergebnis nach Zinsen	71	55	1.217
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	-	-	-9
Übriges Finanzergebnis	-	-	-72
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-62
Außerordentliches Ergebnis	-71	-55	-393
Ergebnis vor Ertragsteuern	-	-	681

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung - in Mio. €	2019 bereinigt	2018 bereinigt	Veränderung			
			absolut	Konsolidierungskreiseffekte	davon Währungskurseffekte	davon davon IFRS-16- Effekt
Umsatz	44.431	44.024	+407	+77	+124	-48
+ Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.166	3.091	+75	-	+0	-
+ Sonstige betriebliche Erträge	3.008	2.862	+146	+1	+2	-
- Materialaufwand	-22.259	-22.254	-5	-23	-64	-
- Personalaufwand	-18.011	-17.149	-862	-22	-37	-
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.899	-5.835	+936	-3	-18	+991
EBITDA bereinigt	5.436	4.739	+697	+30	+7	+943
- Abschreibungen	-3.599	-2.628	-971	-22	-4	-897
EBIT bereinigt	1.837	2.111	-274	+8	+3	+46
+ Operativer Zinssaldo	-620	-618	-2	+2	+1	-69
Operatives Ergebnis nach Zinsen	1.217	1.493	-276	+10	+4	-23
+ Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	-9	12	-21	-	-0	-
+ Übriges Finanzergebnis	-72	-41	-31	+3	-0	-
- PPA-Amortisation Kundenverträge	-62	-59	-3	-	-0	-
+ Außerordentliches Ergebnis	-393	-233	-160	-	-1	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	681	1.172	-491	+13	+3	-23

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung - in Mio. €	Veränderung %	
Umsatz		+0,9

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung - in Mio. €	Veränderung %
+ Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	+2,4
+ Sonstige betriebliche Erträge	+5,1
- Materialaufwand	-
- Personalaufwand	+5,0
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	-16,0
EBITDA bereinigt	+14,7
- Abschreibungen	+36,9
EBIT bereinigt	-13,0
+ Operativer Zinssaldo	+0,3
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-18,5
+ Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen   Beteiligungsergebnis	-
+ Übriges Finanzergebnis	+75,6
- PPA-Amortisation Kundenverträge	+5,1
+ Außerordentliches Ergebnis	+68,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	-41,9

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt herausfordernd. Das bereinigte EBIT entwickelte sich im Vorjahresvergleich deutlich schwächer, getrieben durch den Systemverbund Bahn. Hier konnten Belastungen aus zusätzlichen Aufwendungen für Maßnahmen zum Ausbau der Kapazität (insbesondere Personal), zur Verbesserung der Qualität und für die Digitalisierung sowie Faktorkostensteigerungen nur teilweise durch Umsatzsteigerungen ausgeglichen werden. DB Arriva entwickelte sich in einem herausfordernden Wettbewerbsumfeld leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Positiv wirkte der Anstieg des operativen Ergebnisses bei DB Schenker vor allem getrieben durch die Entwicklung im Landverkehr und in der Seefracht. Die positive Entwicklung des bereinigten EBITDA wurde geprägt durch Effekte aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

- Die UMSATZENTWICKLUNG war leicht positiv.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen. Im Systemverbund Bahn wirkten im Wesentlichen die ganzjährigen Effekte aus der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen) positiv. Bei DB Arriva lag der Anstieg vor allem an der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen, insbesondere beim Personalaufwand:

- Der Materialaufwand lag auf Vorjahresniveau. Im Systemverbund Bahn wurden unter anderem leistungsbedingt niedrigere Aufwendungen für Energie durch höhere eingekaufte Transportleistungen im Wesentlichen bei DB Cargo kompensiert. Höhere Aufwendungen für die Infrastrukturnutzung in Großbritannien bei DB Arriva wurden durch geringere eingekaufte Transportleistungen bei DB Schenker infolge von Volumenrückgängen und von gesunkenen Frachtraten ausgeglichen.
- Der Personalaufwand legte deutlich zu. Neben Tarifeffekten vor allem im Systemverbund Bahn wirkte sich auch die höhere Mitarbeiterzahl aus.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen im Systemverbund Bahn, bei DB Arriva und bei DB Schenker deutlich zurück. Hier wirkte vor allem der Wegfall der Leasingaufwendungen als operative Aufwendungen durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16 (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- Die Abschreibungen stiegen insbesondere in Folge des IFRS-16-Effekts. Zudem wirkten sich vor allem im Systemverbund Bahn investitionsbedingt höhere Abschreibungen auf Fahrzeuge aus.

Der operative Zinssaldo lag in etwa auf Vorjahresniveau, sodass auch das operative Ergebnis nach Zinsen zurückging. Effekte aus höheren Zinsen für Leasing infolge der Aktivierung von vormalig als Operate Lease behandelten Mietverträgen (IFRS-16-Effekt) wurden im Wesentlichen durch niedrigere Zinsaufwendungen kompensiert. Hier wirkte das grundsätzlich niedrigere Zinsniveau.

Das Beteiligungsergebnis entwickelte sich deutlich schwächer. Wesentlich dafür ist die seit dem Berichtsjahr als At-Equity-Gesellschaft in den Konzernabschluss einbezogene GHT Mobility GmbH.

Der Rückgang des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus Effekten aus Sicherungsgeschäften.

Die außerordentlichen Belastungen stiegen deutlich.

Außerordentliches Ergebnis - in Mio. €	2019	davon EBIT-wirksam	2018	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	-	-	5	5
DB Regio	0	0	-0	-0
DB Cargo	-12	-12	-13	-13
DB Netze Fahrweg	-77	-75	67	67
DB Netze Personenbahnhöfe	3	3	7	7
DB Netze Energie	-	-	-	-
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	-109	-109	-82	-82
Systemverbund Bahn	-195	-193	-16	-16
DB Arriva	-182	-182	-204	-204
DB Schenker	-2	-2	-7	-7
Konsolidierung Übrige	-14	-14	-6	-6
DB-Konzern	-393	-391	-233	-233

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

- Effekten aus Drohverlusten (DB Arriva),
- Effekten im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen (im Wesentlichen Bereich Sonstige),

- Effekten aus Rückstellungsanpassungen für Rückbauverpflichtungen (DB Netze Fahrweg) und
- Effekten aus der Anpassung von Pensionsrückstellungen infolge der pflichtmäßigen Aufhebung geschlechtsspezifischer Ungleichbehandlungen bei garantierten Mindestrenten in Großbritannien (DB Arriva).

Die Zusammensetzung des außerordentlichen Ergebnisses im Vorjahr ist im INTEGRIERTEN BERICHT 2018 dargestellt.

### Jahresergebnis

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung - in Mio. €			Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	681	1.172	-491	-41,9
Ertragsteuern	-1	-630	+629	-99,8
tatsächliche Ertragsteuern	-137	-192	+55	-28,6
latenter Steueraufwand (-)/ -ertrag(+)	136	-438	+574	-131
Jahresergebnis	680	542	+138	+25,5
Aktionäre der DB AG	662	528	+134	+25,4
Hybridkapitalgeber	5	-	+5	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	13	14	-1	-7,1
Ergebnis je Aktie in €				
unverwässert	1,54	1,23	+0,31	+25,2
verwässert	1,54	1,23	+0,31	+25,2

Der deutliche Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern wurde durch die Entwicklung der Ertragsteuerposition kompensiert. Treiber war die Entwicklung der latenten Steuerposition bei der DB AG infolge der Berücksichtigung eines längeren Planungshorizonts. Gleichzeitig ging der tatsächliche Ertragsteueraufwand infolge geminderter Ertragsteuerrisiken im Ausland zurück. Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) stieg in der Folge deutlich.

Das Ergebnis je Aktie entwickelte sich entsprechend.

### Operative Ergebnisentwicklung der Geschäftsfelder

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern - in Mio. €			Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
DB Fernverkehr	485	417	+68	+16,3
DB Regio	408	492	-84	-17,1
DB Cargo	-308	-190	-118	+62,1
DB Netze Fahrweg	807	840	-33	-3,9
DB Netze Personenbahnhöfe	210	221	-11	-5,0
DB Netze Energie	43	21	+22	+105
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-622	-493	-129	+26,2
Systemverbund Bahn	1.023	1.308	-285	-21,8
DB Arriva	289	300	-11	-3,7
DB Schenker	538	503	+35	+7,0
Konsolidierung Übrige	-13	-	-13	-
DB-Konzern	1.837	2.111	-274	-13,0

Die Entwicklung der BEREINIGTEN ERGEBNISGRÖSSEN DER GESCHÄFTS FELDER war differenziert, aber insgesamt nicht zufriedenstellend. Die Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn entwickelten sich getrieben durch Faktorkostensteigerungen deutlich rückläufig. Kostenbelastungen aus zusätzlichen Aufwendungen für Kapazitäts- und Qualitätsmaßnahmen wirkten zusätzlich belastend. Eingeleitete Gegensteuerungsmaßnahmen dämpften diese Effekte leicht. Das bereinigte EBIT von DB Schenker stieg im Wesentlichen infolge einer positiven Geschäftsentwicklung. DB Arriva entwickelte sich in einem herausfordernden Marktumfeld leicht unterhalb des Vorjahresniveaus.

### ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2019	2018	2019 (Prognose März 2019)	2019 (Prognose Juli 2019)	2019
	Umsatz in Mrd. €	44,0	>45	>45
EBIT bereinigt in Mrd. €	2,1	≥ 1,9	≥1,9	1,8
ROCE in %	5,8	~4,4	~4,4	4,3
Tilgungsdeckung in %	17,6	~17	~16	15,3

Die Entwicklung der Ertragslage verlief insgesamt leicht unterhalb unserer teilweise angepassten Erwartungen aus dem Juli 2019. Das Umsatzwachstum fiel unter anderem infolge der konjunkturellen Eintrübung insbesondere bei DB Cargo und DB Schenker schwächer aus als erwartet. Das operative Ergebnis verfehlte in der Folge unsere Erwartungen knapp. Die Entwicklung für ROCE und Tilgungsdeckung verlief in etwa im Rahmen unserer Erwartungen.

### Finanzlage

- Insgesamt sieben Senioranleihe-Transaktionen (Gesamtvolumen rund 2,0 Mrd. €).
- Erste Hybridanleihen emittiert (Gesamtvolumen rund 2,0 Mrd. €).

— S&P hebt Rating-Einstufung an.

### ZINSUMFELD

Rendite zehnjährige Bundesanleihen - in %	2019	2018	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	-0,22	+0,46	-0,68
Höchstrendite	+0,28	+0,76	-0,48
Tiefstrendite	-0,74	+0,23	-0,97
Jahresendrendite	-0,19	+0,25	-0,44

Quelle: Thomson Reuters

Die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihen ist 2019 gesunken. Zehnjährige Bundesanleihen wurden erstmalig seit Oktober 2016 wieder negativ verzinst. Die Marktentwicklung war geprägt durch anhaltende Handelsstreitigkeiten sowie eine Zuspitzung im Mittleren Osten. Weiterhin machte sich ein Liquiditätsüberhang im Markt bemerkbar, der eine entsprechende Nachfrage nach bonitätsstarken Wertpapieranlagen erzeugte. Zudem hielt die europäische Zentralbank (EZB) an der lockeren Geldpolitik fest. Mit der Entscheidung weiterer geldpolitischer Erleichterungen im September 2019 wurde die Markterwartung zwar erfüllt, doch durch einsetzende Gewinnmitnahmen der Renditeverfall zumindest gestoppt.

### FINANZMANAGEMENTSYSTEM

Finanzierungsinstrumente per 31.12. - in Mrd. €	Volumen 2019	davon in Anspruch genommen	Volumen 2018	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	25,0	20,2	25,0	20,1
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,1	0,8	3,1	0,7
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	0,9	2,0	-
Garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,0	-

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur. Die dafür verwendete Kennzahl Tilgungsdeckung wird im Abschnitt ÖKONOMISCHE STEUERUNGSKENNZAHLEN erläutert.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. 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 oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht uns ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im Berichtsjahr sechs Senioranleihen begeben (Gesamtvolumen: rund 1,9 Mrd. €). Gegenläufig wurden Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,9 Mrd. € getilgt. Der Auslastungsgrad hat sich in der Folge per 31. Dezember 2019 leicht auf rund 81% erhöht (per 31. Dezember 2018: rund 78%).
- Darüber hinaus steht uns ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde eine Senioranleihe begeben (Volumen: 115 Mio. AUD/71 Mio. €). Der Auslastungsgrad stieg in der Folge per 31. Dezember 2019 auf rund 24% (per 31. Dezember 2018: rund 20%).
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 31. Dezember 2019 war das Programm mit sechs USD-Emissionen mit einer Restlaufzeit von wenigen Tagen in Anspruch genommen. Der Auslastungsgrad stieg in der Folge per 31. Dezember 2019 auf rund 30% (per 31. Dezember 2018: -).
- Zudem verfügten wir per 31. Dezember 2019 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit Restlaufzeiten von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie unverändert über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität über 0,1 Mrd. €.
- Darüber hinaus konnten wir per 31. Dezember 2019 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,7 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2018: 2,5 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.
- Zur Stärkung der Bilanzstruktur haben wir im Berichtsjahr über die DB Finance erstmals auch HYBRIDANLEIHEN emittiert.

Im Berichtsjahr stieg das Leasingvolumen im Wesentlichen infolge des IFRS-16-EFFEKTS.

Für die Finanzierung von SPNV-Fahrzeugen haben wir einen Sale-and-Leaseback-Vertrag für 18 neue E-Triebfahrzeuge von Stadler für das E-Netz Ost SH abgeschlossen. Der Leasingvertrag beginnt am 11. Dezember 2022 und hat eine kalkulatorische Laufzeit von 30 Jahren. DB Regio ist Leasingnehmer für die erste Verkehrsvertragsperiode von mindestens 13 Jahren mit einem nominalen Mietvolumen von 104 Mio. €. Die Finanzierung wird durch das Land Schleswig-Holstein mit einer Kapitaldienstgarantie, einer Wiedereinsatzgarantie und einer Forderungsabtretung an Erfüllung statt mit Einredeverzicht abgesichert.

### Anleiheemissionen

#### SENIORANLEIHEN

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit
XS1936139770	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,125	Dez. 2028
XS1950499712	DB Finance	GBP	300	341	1,875	Feb. 2026
XS1951373585	DB Finance	NOK	1.000	103	2,705	Feb. 2034
CH0479514272	DB Finance	CHF	350	310	0,100	Jun. 2029
CH0479514280	DB Finance	CHF	150	133	0,500	Jun. 2034
XS2007208577	DB Finance	SEK	500	47	2,005	Jun. 2039
AU3CB0264026	DB Finance	AUD	115	71	2,518	Jun. 2029

ISIN	Laufzeit in Jahren
XS1936139770	9,9
XS1950499712	7,0
XS1951373585	15,0
CH0479514272	10,0
CH0479514280	15,0
XS2007208577	20,0
AU3CB0264026	10,0

Über die DB Finance haben wir im Berichtsjahr sieben neue Senioranleihen begeben. Der Gegenwert der Transaktionen betrug rund 2,0 Mrd. €. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Senioranleihen wurden in Euro geswappt.

- Die Nachfrage nach den vier öffentlichen Emissionen (in EUR, GBP und CHF) unter dem EDIP kam vor allem von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.
- Die Privatplatzierungen in NOK und SEK wurden ausschließlich bei institutionellen Investoren in Skandinavien platziert.
- Eine Senioranleihe wurde unter dem Kangaroo-Programm als Privatplatzierung bei institutionellen Investoren in Japan platziert.

#### HYBRIDANLEIHEN

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Erster Kündigungstermin	Mindestlaufzeit in Jahren
XS2010039035	DB Finance	EUR	1.000	1.000	0,950	Apr. 2025	5,5
XS2010039548	DB Finance	EUR	1.000	1.000	1,600	Okt. 2029	10,0

Über die DB Finance haben wir zudem erstmals eine Hybridanleihe in zwei Tranchen über insgesamt 2 Mrd. € emittiert. Beide Tranchen haben keine vereinbarte Fälligkeit, jedoch darf die Emittentin die Hybridanleihe nach 5,5 beziehungsweise 10 Jahren erstmals kündigen.

Aufgrund ihrer Einstufung als Nachrangkapital werden Hybridanleihen gemäß den IFRS dem Eigenkapital zugerechnet.

#### KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

Rating-Einstufungen DB AG	Ersterteilung	Letzte		Einstufungen		Ausblick
		Veröffentlichung	kurzfristig	langfristig		
S&P Global Ratings	16.05. 2000	08.10. 2019	A-1+	AA		stabil
Moody's	16.05. 2000	11.10. 2019	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 unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfristrating-Einstufung der DB AG von »AA-« auf »AA« angehoben. Der Ausblick und die Kurzfristrating-Einschätzungen blieben unverändert.

Moody's hat die Rating-Einstufungen bestätigt. Der Ausblick wurde vor allem infolge der Erwartung, dass sich die schwache Kennzahlenentwicklung im Berichtsjahr fortsetzt, von »stabil« auf »negativ« angepasst.

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

#### Ökonomische Steuerungskennzahlen

- Zielwerte für ROCE und Tilgungsdeckung angepasst.
- Operative Ergebnisentwicklung verschlechtert ROCE und Tilgungsdeckung.

Wertmanagementziele - in %	DB-Konzern	Personenverkehr	Güterverkehr und Logistik	Infrastruktur	Systemverbund 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 Mitarbeiter- und Managementvergütung.

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

### ROCE

ROCE	2019	2018	Veränderung		
			absolut	davon IFRS-16-Effekt	%
EBIT bereinigt in Mio. €	1.837	2.111	-274	+46	-13,0
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	42.999	36.657	+6.342	+4.487	+17,3
ROCE in %	4,3	5,8	-	-0,4 <sup>1)</sup>	-

<sup>1)</sup> Prozentpunkte.

Der ROCE verschlechterte sich um 1,5 Prozentpunkte infolge eines Rückgangs des bereinigten EBIT bei gleichzeitigem Anstieg des Capital Employed. Der deutliche Zuwachs des Capital Employed resultierte ganz überwiegend aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16. Dadurch verschiebt sich der ROCE grundsätzlich auf ein niedrigeres Niveau. Gleichzeitig gingen allerdings auch die Kapitalkosten zurück.

Renditedifferenz - in %	2020	2019	2018	2017	2016
ROCE	-	4,3	5,8	6,1	5,9
- Kapitalkosten (WACC vor Steuern <sup>1)</sup> )	5,9	6,4 <sup>2)</sup>	7,0	7,3	7,7
Differenz in Prozentpunkten		-2,1	-1,2	-1,2	-1,8

<sup>1)</sup> Wert jeweils vom Jahresbeginn.

<sup>2)</sup> Wert unter Berücksichtigung von IFRS-16-EFFEKTEN angepasst.

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

### Capital Employed

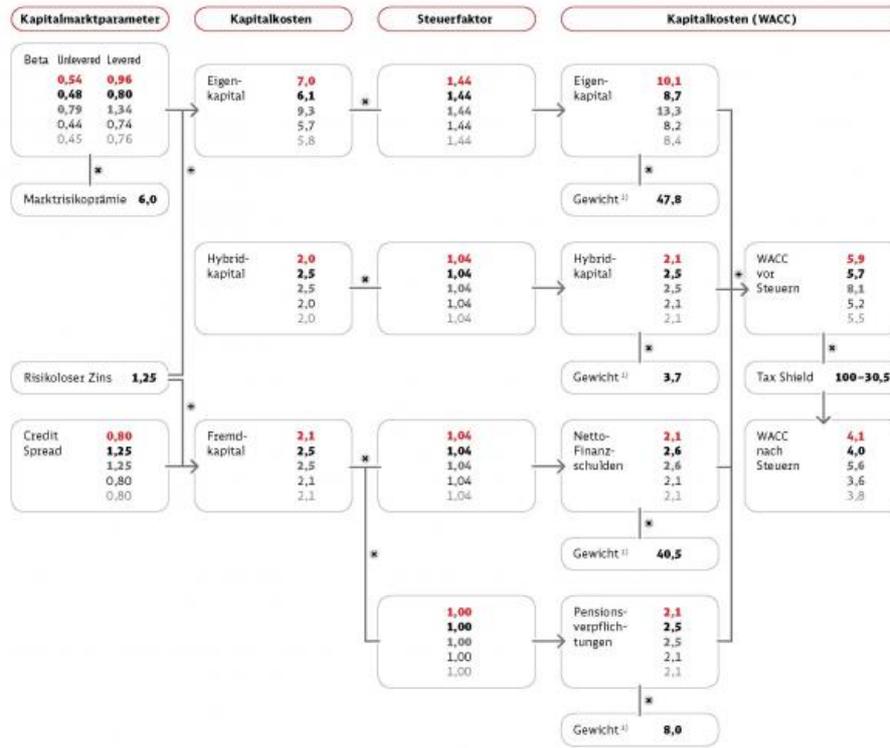
Capital Employed per 31.12. - in Mio. €	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
<b>AKTIVISCHE ERMITTLUNG</b>				
Sachanlagen	46.591	40.757	+5.834	+14,3
+ Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	3.894	3.730	+164	+4,4
+ Vorräte	1.520	1.369	+151	+11,0
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.871	4.962	-91	-1,8
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.792	2.250	+542	+24,1
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-404	-174	-230	+132
+ Forderungen aus Ertragsteuern	60	62	-2	-3,2
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	26	-26	-100
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-5.789	-5.491	-298	+5,4
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.770	-3.918	+148	-3,8
- Ertragsteuerschulden	-190	-195	+5	-2,6
- Sonstige Rückstellungen	-5.098	-5.068	-30	+0,6
- Passive Abgrenzungen	-1.478	-1.648	+170	-10,3
- Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-5	+5	-100
Capital Employed	42.999	36.657	+6.342	+17,3
davon IFRS-16-Effekt	4.487	-	+4.487	-

Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der deutliche Zuwachs des Capital Employed resultierte vor allem aus einer Zunahme des Sachanlagevermögens. Dies resultierte aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 und der umfangreichen INVESTITIONSTÄTIGKEIT.

### 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.

Ableitung Kapitalkosten



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

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

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

Per 31. Dezember 2019 in %.

Im Berichtsjahr ergibt sich unter Berücksichtigung von Anpassungen infolge von IFRS-16-Effekten für den DB-Konzern ein Rückgang der Kapitalkosten vor Steuern von 6,4% auf 5,9%. Nach Steuern ergibt sich ein Kapitalkostensatz von 4,1% (im Vorjahr: 4,4%).

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

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

TILGUNGSDECKUNG

Tilgungsdeckung - in Mio. €	Veränderung				
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekt	%
EBITDA bereinigt	5.436	4.739	+697	+943	+14,7
+ Operativer Zinssaldo	-620	-618	-2	-69	+0,3
+ Abschreibungsanteil Leaserate	-	1.114	-1.114	-1.114	-100
+ Originärer Steueraufwand	-137	-192	+55	-	-28,6
Operativer Cashflow nach Steuern	4.679	5.043	-364	-240	-7,2
Netto-Finanzschulden per 31.12.	24.175	19.549	+4.626	+4.487	+23,7
+ Barwert Operate Leases per 31.12.	-	4.245	-4.245	-4.245	-100
Adjustierte Netto-Finanzschulden per 31.12.	24.175	23.794	+381	+242	+1,6
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	5.354	4.823	+531	-	+11,0
+ Hybridkapital <sup>1)</sup> per 31.12.	999	-	+999	-	-
/ Adjustierte Netto-Schulden per 31.12.	30.528	28.617	+1.911	+242	+6,7

Tilgungsdeckung - in Mio. €	Veränderung				
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekt	%
Tilgungsdeckung in %	15,3	17,6	-	-	-

<sup>1)</sup> Gemäß Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der adjustierten Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist per 31. Dezember 2019 gesunken. Die adjustierten Netto-Schulden sind infolge der anteiligen Einbeziehung des HYBRIDKAPITALS und des Anstiegs der Pensionsverpflichtungen deutlich stärker angestiegen als die adjustierten Netto-Finanzschulden. Gleichzeitig ging der operative Cashflow nach Steuern ergebnisbedingt zurück.

### Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung - in Mio. €	Veränderung				
	2019	2018	absolut	%	
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.278	3.371	-93	-2,8	
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-3.853	-3.668	-185	+5,0	
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	993	449	+544	+121	
Veränderung des Finanzmittelbestands	449	147	+302	-	
Flüssige Mittel per 31.12.	3.993	3.544	+449	+12,7	

Aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 ergaben sich auch Auswirkungen auf die Kapitalflussrechnung. Aus dem IFRS-16-bedingten Anstieg der Abschreibungen resultierte ein positiver Einmaleffekt auf den Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit. Gegenläufig stieg der Ausweis für Auszahlungen für Leasingverträge, woraus ein negativer Einmaleffekt auf den Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte.

- Im Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wurden negative Effekte unter anderem infolge der Ergebnisentwicklung, einmaligen Dotationen in das Planvermögen einzelner Versorgungspläne von DB Arriva in Großbritannien sowie Working-Capital-Veränderungen vor allem durch IFRS-16-Effekte größtenteils ausgeglichen.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stieg vor allem getrieben durch die Entwicklung der NETTO-INVESTITIONEN auf hohem Niveau weiter an.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg durch die erstmalige Emission von Hybridanleihen (+1.992 Mio. €) und einen höheren Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (581 Mio. €) deutlich. Gegenläufig wirkten im Wesentlichen gestiegene Auszahlungen für Leasingverträge vor allem infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 (-912 Mio. €), ein geringerer Nettomittelzufluss aus der BEGEBUNG UND TILGUNG VON SENIORANLEIHEN (-945 Mio. €) und die gestiegene Dividendenzahlung (-200 Mio. €).
- Im Saldo verfügte der DB-Konzern per 31. Dezember 2019 über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

### Vermögenslage

- Netto-Finanzschulden vor allem durch IFRS-16-Effekt sowie investitionsbedingt angestiegen.
- IFRS-16-Effekt und Infrastrukturinvestitionen treiben Anstieg der Investitionen.
- Eigenkapitalquote zurückgegangen.

### NETTO-FINANZSCHULDEN

Netto-Finanzschulden per 31.12. - in Mio. €	Veränderung				
	2019	2018	absolut	%	
Senioranleihen	20.966	20.712	+254	+1,2	
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	5.015	562	+4.453	-	
Commercial Paper	890	-	+890	-	
Zinslose Darlehen	707	851	-144	-16,9	
Sonstige Finanzschulden	1.115	1.119	-4	-0,4	
Finanzschulden	28.693	23.244	+5.449	+23,4	
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	-4.397	-3.718	-679	+18,3	
- Effekte aus Währungssicherungen	-121	23	-144	-	
Netto-Finanzschulden	24.175	19.549	+4.626	+23,7	
davon IFRS-16-Effekt	4.487	-	+4.487	-	

<sup>1)</sup> Im Vorjahr: Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing.

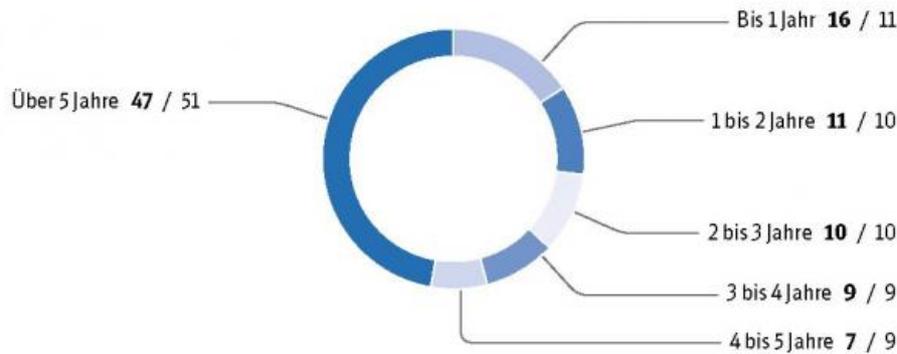
Die Netto-Finanzschulden sind per 31. Dezember 2019 deutlich angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Einbeziehung der Leasingverbindlichkeiten von vormals als Operate Lease behandelten Mietverträgen (IFRS-16-EFFEKT) sowie einem Netto-Finanzmittelbedarf, da der Mittelbedarf für Investitionen, Working Capital und Kapitalkosten nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden konnte.

- Die Finanzschulden nahmen spürbar zu:
  - Der Euro-Wert der ausstehenden SENIORANLEIHEN war emissionsbedingt leicht höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle bei der Entwicklung.
  - Die Leasingverbindlichkeiten stiegen vor allem bedingt durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16. Dämpfende Effekte unter anderem infolge kontinuierlicher Tilgungen waren nicht wesentlich.
  - Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper stiegen emissionsbedingt deutlich.

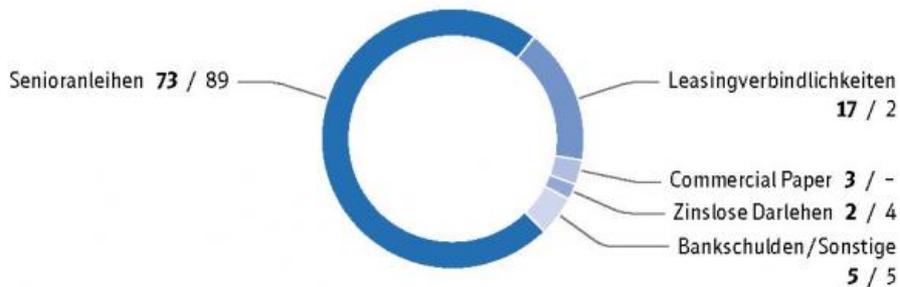
- Die Zinslosen Darlehen sanken infolge von Tilgungen.
- Unsere Fremdwährungsenioranleihen werden überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass die Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.
- Die flüssigen Mittel stiegen deutlich. Die Zuwächse der Finanzschulden wurden nicht wesentlich ausgeglichen.

**Fristigkeit Finanzschulden per 31.12. – in %**

2019 / 2018

**Zusammensetzung Finanzschulden per 31.12. – in %**

2019 / 2018



Die Fristigkeitsstruktur und die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich vor allem infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 verändert:

- Insbesondere die kurzfristigen Finanzschulden (bis 1 Jahr) haben sich erhöht. Gegenläufig gingen vor allem die langfristigen Finanzschulden (über 5 Jahre) zurück.
- Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich in Richtung der Leasingverbindlichkeiten verschoben. Zudem erhöhte sich der Anteil der Commercial Paper emissionsbedingt. Der Anteil der Senioranleihen sowie der Zinslosen Darlehen an den Finanzschulden nahm gegenläufig ab.

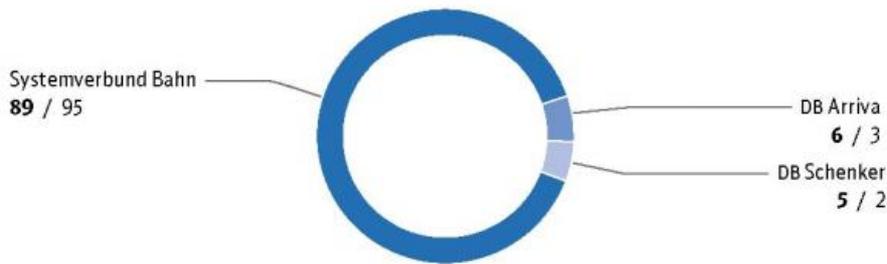
**INVESTITIONEN**

Investitionen - in Mio. €	2019	2018	Veränderung		
			absolut	davon IFRS-16-Effekt	%
Brutto-Investitionen	13.093	11.205	+1.888	+1.097	+16,8
davon Systemverbund Bahn	11.713	10.606	+1.107	+382	+10,4
- Investitionszuschüsse	7.447	7.209	+238	-	+3,3
davon Systemverbund Bahn	7.412	7.195	+217	-	+3,0
Netto-Investitionen	5.646	3.996	+1.650	+1.097	+41,3
davon Systemverbund Bahn	4.301	3.411	+890	+382	+26,1

Der Anstieg der Brutto-Investitionen resultierte vor allem aus der Einbeziehung des Finanzierungsleasings infolge der geänderten Bilanzierung der Verpflichtungen aus Leasingverträgen (IFRS-16-EFFEKT). Im Systemverbund Bahn wirkten zudem gestiegene Investitionen in die Schieneninfrastruktur investitionserhöhend.

Auch die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen deutlich. Sie machten rund 57% der Brutto-Investitionen (im Vorjahr: rund 64%) aus.

Die Netto-Investitionen stiegen ebenfalls deutlich, unter anderem durch den IFRS-16-Effekt. Im Systemverbund Bahn wirkte zudem ein Anstieg von Investitionen zum Kapazitätsausbau bei Schienenfahrzeugen und in die Werkeinfrastruktur vor allem bei DB Fernverkehr.

**Brutto-Investitionen nach Bereichen – in %****2019 / 2018**

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit liegt unverändert in den Geschäftsfeldern des Systemverbunds Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie die Verjüngung und den Ausbau unserer Fahrzeugflotte. Die Struktur der Brutto-Investitionen hat sich durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16 leicht verändert und sich in Richtung von DB Arriva und DB Schenker verschoben.

**Investitionsschwerpunkte**

Brutto-Investitionen nach Regionen - in Mio. €	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	11.826	10.682	+1.144	+10,7
Europa (ohne Deutschland)	1.186	506	+680	+134
Asien/Pazifik	133	79	+54	+68,4
Nordamerika	37	16	+21	+131
Übrige Welt	13	5	+8	+160
Konsolidierung	-102	-83	-19	+22,9
DB-Konzern	13.093	11.205	+1.888	+16,8

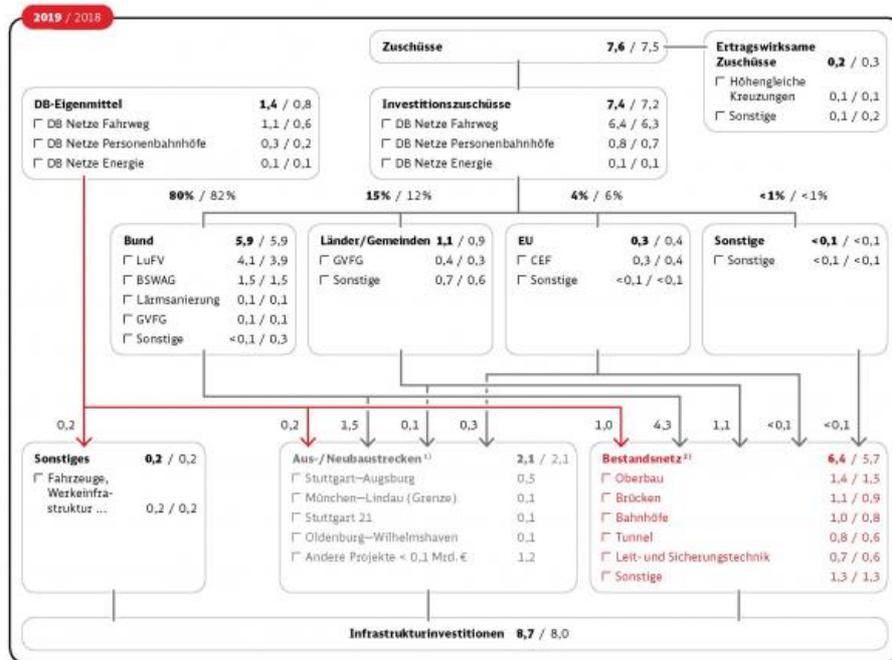
Netto-Investitionen nach Regionen - in Mio. €	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	4.414	3.487	+927	+26,6
Europa (ohne Deutschland)	1.151	492	+659	+134
Asien/Pazifik	133	79	+54	+68,4
Nordamerika	37	16	+21	+131
Übrige Welt	13	5	+8	+160
Konsolidierung	-102	-83	-19	+22,9
DB-Konzern	5.646	3.996	+1.650	+41,3

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland und dem Systemverbund Bahn. Bereinigt um IFRS-16-Effekte ist der Anstieg vor allem auf Infrastrukturmaßnahmen bei DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe sowie Fahrzeugbeschaffungen insbesondere bei DB Fernverkehr zurückzuführen.

Auch in Europa (ohne Deutschland) sind die Investitionen gestiegen. Neben IFRS-16-Effekten wirkten unter anderem höhere Investitionen von DB Schenker in Frankreich.

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

**Infrastrukturzuschüsse und -investitionen in Mrd. €**



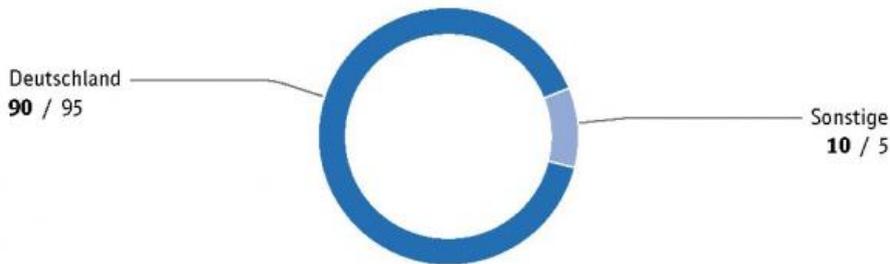
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

1) Umfasst Projekte des Bedarfsplans.

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

**Brutto-Investitionen nach Regionen – in %**

**2019 / 2018**



Die regionale Verteilung der Brutto-Investitionen hat sich ebenfalls im Wesentlichen durch IFRS-16-Effekte bei DB Arriva und DB Schenker in Richtung der Regionen Europa (ohne Deutschland), Asien/Pazifik, Nordamerika und übrige Welt verschoben.

**Investitionszuschüsse**

Von den Investitionszuschüssen, die der DB-Konzern im Berichtsjahr erhielt (7.447 Mio. €), entfiel der überwiegende Teil (7.352 Mio. €) auf die Infrastruktur. Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden.

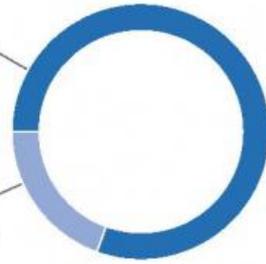
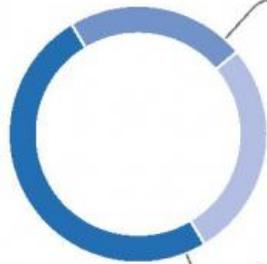
Wesentliche Basis dafür sind die LuFV und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem LÄRMSANIERUNGSPROGRAMM DES BUNDES gewährt. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt 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 der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt.

Eine transparente Beschreibung der verschiedenen → ZUSCHUSSFORMEN ist online verfügbar.

**BILANZ**

Bilanz per 31.12. - in Mio. €			Veränderung	
	2019	2018	absolut	%
Bilanzsumme	65.828	58.527	+7.301	+12,5
<b>AKTIVSEITE</b>				
Langfristige Vermögenswerte	53.213	46.646	+6.567	+14,1
Kurzfristige Vermögenswerte	12.615	11.881	+734	+6,2
<b>PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	14.927	13.592	+1.335	+9,8
Langfristiges Fremdkapital	32.820	29.104	+3.716	+12,8
Kurzfristiges Fremdkapital	18.081	15.831	+2.250	+14,2

**Bilanzstruktur per 31.12. – in %****2019 / 2018****Aktivseite**Langfristige  
Vermögens-  
werte  
**80,8 / 79,7**Kurzfristige  
Vermögenswerte  
**19,2 / 20,3****Passivseite**Eigenkapital  
**22,7 / 23,2**Kurzfristiges  
Fremdkapital  
**27,5 / 27,1**Langfristiges Fremd-  
kapital **49,8 / 49,7**

Auch auf die bilanzielle Entwicklung hatte die erstmalige Anwendung des IFRS 16 einen wesentlichen Einfluss.

Die Bilanzsumme ist deutlich gestiegen:

- Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich. Maßgeblich war insbesondere das Sachanlagevermögen (+5.834 Mio. €). Im Systemverbund Bahn wirkten vor allem die Aktivierung von vormals als Operate Lease behandelten Mietverträgen insbesondere bei DB Cargo und im Bereich Sonstige sowie Fahrzeugzugänge bei DB Fernverkehr. Bei DB Arriva und DB Schenker wirkten im Wesentlichen IFRS-16-Effekte bestands erhöhend. Die langfristigen Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+376 Mio. €) stiegen unter anderem infolge stichtagsbedingt höherer Forderungen aus Verkehrsverträgen bei DB Regio. Die aktiven latenten Steuern (+214 Mio. €) stiegen infolge der Verlängerung des Planungshorizonts.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen ebenfalls. Maßgeblich war ein Anstieg der flüssigen Mittel (+449 Mio. €). Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte (+166 Mio. €) stiegen vorwiegend aufgrund von Stichtagseffekten. Auch die Vorräte (+151 Mio. €) waren höher, vorwiegend für die Instandhaltung.

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

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital deutlich. Maßgeblich waren die erstmalige Emission von HYBRIDANLEIHEN (+2.000 Mio. €), die aufgrund ihrer Einstufung als Nachrangkapital gemäß den IFRS dem Eigenkapital zuzurechnen sind, sowie das erwirtschaftete Ergebnis (+680 Mio. €). Gegenläufig wirkten vor allem der Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (-710 Mio. €) infolge deutlich niedrigerer Zinsen vor allem in Deutschland und Großbritannien sowie die Dividendenzahlung an den Bund (-650 Mio. €).

Der überproportionale Anstieg der Bilanzsumme führte zu einem Rückgang der Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital stieg deutlich. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - höhere langfristige FINANZSCHULDEN (+3.351 Mio. €) und
  - einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+531 Mio. €) vor allem infolge eines rückläufigen Zinssatzes bei der Neubewertung. Gegenläufig wirkten vor allem einmalige Dotationen in das Planvermögen einzelner Versorgungspläne von DB Arriva in Großbritannien.
  - Der Rückgang der passiven Abgrenzungen (-172 Mio. €) unter anderem infolge von Stichtagseffekten und der Tilgung Zinsloser Darlehen wirkte gegenläufig.
- Auch das kurzfristige Fremdkapital stieg deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren kurzfristigen Finanzschulden (+2.098 Mio. €). Treiber waren der Anstieg der kurzfristig fällig werdenden Leasingverbindlichkeiten (+1.009 Mio. €) vor allem infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 sowie emissionsbedingt höhere Verbindlichkeiten aus Commercial Paper (+890 Mio. €). Auch die Verbindlichkeiten aus kurzfristig fällig werdenden Senioranleihen (+218 Mio. €) stiegen.

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

**AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSMITTEL UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN**

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

Bei den außerbilanziellen Finanzierungsinstrumenten handelte es sich bis zum Berichtsjahr im Wesentlichen um gepachtete oder gemietete Güter (Operate Leases), für die ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt wurde. Durch die Anwendung des IFRS 16 seit dem Berichtsjahr werden außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente nicht mehr in einem wesentlichen Umfang angewendet.

In geringerem Umfang verkaufen wir Forderungen mittels Factoring (per 31. Dezember 2019: 685 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 686 Mio. €).

Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2019 betrug die Gesamtverpflichtung 12.749 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 10.635 Mio. €) und der Zeitwert des Planvermögens 6.034 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 4.766 Mio. €). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2019 5.354 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 4.823 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden einmalige Dotationen in das Planvermögen einzelner Versorgungspläne von DB Arriva in Großbritannien vorgenommen (392 Mio. €).

**EINKAUFSVOLUMEN**

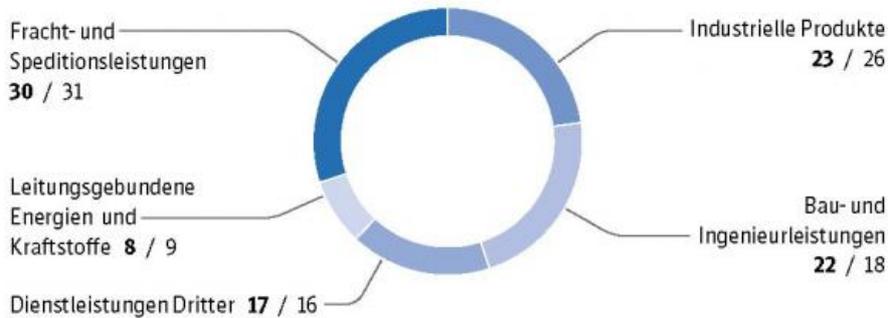
Das Einkaufsvolumen entspricht den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug im Berichtsjahr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

- Fracht- und Speditionsleistungen sind leicht auf 10,6 Mrd. € gesunken (im Vorjahr: 10,8 Mrd. €).
- Industrielle Produkte gingen auf 8,1 Mrd. € zurück (im Vorjahr: 9,2 Mrd. €). Das liegt insbesondere daran, dass im Vorjahr eine umfangreiche ICE-4-Bestellung erfolgte.

- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Einkaufsvolumen deutlich auf 7,5 Mrd. € (im Vorjahr: 6,4 Mrd. €). Ursache dafür sind die großen Investitionsprogramme im Bereich der Infrastruktur und zum Teil die ansteigenden Marktpreise der Bauindustrie.
- Dienstleistungen Dritter erhöhten sich auf 5,9 Mrd. € (im Vorjahr: 5,4 Mrd. €). Infolge der Digitalisierungsinitiativen erhöhte sich unter anderem der Bedarf an IT-Dienstleistungen.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe gingen zurück auf 2,8 Mrd. € (im Vorjahr: 3,1 Mrd. €).

**Struktur Einkaufsvolumen – in %**

2019 / 2018



Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland lag im Berichtsjahr bei 15,9 Mrd. €.

in Mio. €	2019	2018	2017
Einkaufsvolumen <sup>1)</sup>	18.821	18.358	15.920
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	89	92	90

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

<sup>1)</sup> Ohne DB Schenker, DB Arriva und Auslandsgesellschaften von DB Cargo.

**ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE**

Erwartungen für das Geschäftsjahr 2019 - in Mrd. €	2018	2019 (Prognose März 2019)	2019 (Prognose Juli 2019)	2019
Brutto-Investitionen	11,2	>13	>13	13,1
Netto-Investitionen	4,0	>5,5	>5,5	5,6
Fälligkeiten	2,2	2,2	2,2	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	2,9	≤3	≤3	2,0
Flüssige Mittel per 31.12.	3,5	~3	~3	4,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	19,5	~24,4	~24,4	24,2

Die Investitionen lagen im Rahmen unserer Prognose.

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

Die Anleiheemissionen für Senioranleihen lagen infolge anderer Finanzierungsmaßnahmen unter unserer Erwartung.

Der Bestand an flüssigen Mitteln per 31. Dezember 2019 war unter anderem infolge der besseren Verschuldungsentwicklung höher als erwartet.

**Entwicklung der Geschäftsfelder****Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn****ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN****Deutscher Personenverkehrsmarkt**

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig aufrechtzuerhalten.

Personenverkehrsmarkt in Deutschland - in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2019	2018	2019	2018
Motorisierter Individualverkehr	+0,9	-0,1	83,8	83,8
Schiene	+1,9	+2,8	8,9	8,8
DB-Konzern	+1,2	+2,7	7,6	7,6
Konzernexterne Bahnen	+5,7	+3,4	1,3	1,2
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+0,0	+0,9	6,4	6,5
DB-Konzern	-6,9	-3,9	0,6	0,6
Luftverkehr (innerdeutsch)	-1,5	-0,7	0,9	0,9
Gesamtmarkt	+0,9	+0,2	-	-

Die Daten für die Jahre 2018 und 2019 entsprechen den per Februar 2020 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Für den motorisierten Individualverkehr erfolgte eine rückwirkende Absenkung der Verkehrsleistung ab 2017 aufgrund methodischer Anpassungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt wuchs 2019 etwas stärker als im Vorjahr:

- Im motorisierten Individualverkehr (MIV) nahm die Verkehrsleistung nach eigenen Schätzungen moderat zu:
  - Positive Effekte durch leicht rückläufige Kraftstoffpreise sowie eine stabile Arbeitsmarktlage und höhere verfügbare Löhne und Gehälter.
  - Marktanteil des MIV lag auf Vorjahresniveau.
- Die Verkehrsleistung im SPV stieg spürbar an:
  - SPNV und SPFV profitierten weiterhin von einer guten Einkommens- und Beschäftigungssituation.
  - DB-Konzern erzielte moderaten Zuwachs der Verkehrsleistung, vor allem durch Angebotsanpassungen und -ausweitungen von DB Fernverkehr, während DB Regio Einbußen durch Ausschreibungsverluste im Vorjahr zu verzeichnen hatte.
  - Konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung deutlich. FlixTrain baute seine Angebot aus und konnte die Fahrgastzahl im SPFV nach eigenen Einschätzungen auf niedrigem Niveau mehr als verdoppeln.
  - Der Marktanteil des SPV nahm zu.
- Die Verkehrsleistung im ÖSPV stagnierte:
  - Der Buslinienfernverkehr verzeichnete deutliche Verluste. Treiber war ein Angebotsrückgang beim Marktführer FlixBus, der erstmals leichte Fahrgastrückgänge verzeichnete. Gleichzeitig traten Pinkbus und BlaBlaBus neu in den Markt ein.
  - Die Verkehrsleistung im Busliniennahverkehr sank leicht aufgrund zurückgehender Schülerzahlen.
  - DB Regio Bus schrumpfte merklich aufgrund von rückläufiger Nachfrage im ländlichen Raum und Ausschreibungsverlusten.
  - Der Marktanteil des ÖSPV ging zurück.
- Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr (LV) sank:
  - Die Anzahl innerdeutscher Flüge und angebotener Sitzplätze blieb unter dem Niveau der Zeit vor der Air-Berlin-Insolvenz. Vor allem Eurowings dünnte innerdeutsches Angebot mit Winterflugplan deutlich aus.
  - Streiks bei Lufthansa verstärkten negative Entwicklung.
  - Der Marktanteil des LV blieb unverändert.

#### Deutscher Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland - in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2019	2018	2019	2018
Schienengüterverkehr	-2,8	-0,3	18,6	19,2
DB-Konzern	-5,4	-5,0	8,5	9,0
Konzernexterne Bahnen	-0,5	+4,3	10,0	10,1
Straßengüterverkehr	+0,5	+3,3	71,9	71,8
Binnenschiff	+7,5	-15,5	7,1	6,6
Rohrfernleitungen	+1,0	-5,5	2,4	2,4
Gesamtmarkt	+0,3	+0,9	-	-

Die Daten für die Jahre 2018 und 2019 entsprechen den per Februar 2020 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

#### Geschäftsfelder im Überblick

Umsatz bereinigt - in Mio. €	Gesamtumsatz		Veränderung		Außenumsatz	
	2019	2018	absolut	%	2019	2018
DB Fernverkehr	4.985	4.682	+303	+6,5	4.824	4.528
DB Regio	8.945	8.968	-23	-0,3		8.862
DB Cargo	4.449	4.460	-11	-0,2	4.188	4.177
DB Netze Fahrweg	5.652	5.511	+141	+2,6	1.687	1.559
DB Netze Personenbahnhöfe	1.339	1.314	+25	+1,9	590	569
DB Netze Energie	2.812	2.850	-38	-1,3	1.308	1.350
Sonstige	5.192	4.990	+202	+4,0	581	573
Konsolidierung Systemverbund Bahn	-11.154	-10.934	-220	+2,0	-	-
Systemverbund Bahn	22.220	21.841	+379	+1,7	22.008	21.618
DB Arriva	5.410	5.441	-31	-0,6	5.405	5.433
DB Schenker	17.091	17.050	+41	+0,2	17.018	16.973
Konsolidierung Übrige	-290	-308	+18	-5,8	-	-
DB-Konzern	44.431	44.024	+407	+0,9	44.431	44.024

Umsatz bereinigt - in Mio. €	Veränderung	
	absolut	%
DB Fernverkehr	+296	+6,5
DB Regio	-32	-0,4
DB Cargo	+11	+0,3
DB Netze Fahrweg	+128	+8,2

Umsatz bereinigt - in Mio. €	Veränderung	
	absolut	%
DB Netze Personenbahnhöfe	+21	+3,7
DB Netze Energie	-42	-3,1
Sonstige	+8	+1,4
Konsolidierung Systemverbund Bahn	-	-
Systemverbund Bahn	+390	+1,8
DB Arriva	-28	-0,5
DB Schenker	+45	+0,3
Konsolidierung Übrige	-	-
DB-Konzern	+407	+0,9

Operative Ergebnisgrößen - in Mio. €	EBITDA bereinigt		Veränderung		EBIT bereinigt 2019
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekt %	
DB Fernverkehr	789	675	+114	+4 +16,9	485
DB Regio	1.056	1.126	-70	+9 -6,2	408
DB Cargo	13	54	-41	+99 -75,9	-308
DB Netze Fahrweg	1.443	1.446	-3	+5 -0,2	807
DB Netze Personenbahnhöfe	349	362	-13	+13 -3,6	210
DB Netze Energie	128	87	+41	+20 +47,1	43
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-162	-289	+127	+244 -43,9	-622
Systemverbund Bahn		3.461	+155	+394 +4,5	1.023
DB Arriva	752	575	+177	+183 +30,8	289
DB Schenker	1.082	703	+379	+366 +53,9	538
Konsolidierung Übrige	-14	-	-14	- -	-13
DB-Konzern	5.436	4.739	+697	+943 +14,7	1.837
Marge in %	12,2	10,8	-	- -	4,1

Operative Ergebnisgrößen - in Mio. €	EBIT bereinigt		Veränderung		%
	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekt		
DB Fernverkehr	417	+68	+1	+16,3	
DB Regio	492	-84	+0	-17,1	
DB Cargo	-190	-118	+7	+62,1	
DB Netze Fahrweg	840	-33	+0	-3,9	
DB Netze Personenbahnhöfe	221	-11	+1	-5,0	
DB Netze Energie	21	+22	+2	+105	
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-493	-129	+14	+26,2	
Systemverbund Bahn	1.308	-285	+25	-21,8	
DB Arriva	300	-11	+10	-3,7	
DB Schenker	503	+35	+11	+7,0	
Konsolidierung Übrige	-	-13	-	-	
DB-Konzern	2.111	-274	+46	-13,0	
Marge in %	4,8	-	-	-	

Investitionen - in Mio. €	Brutto-Investitionen		Veränderung		Netto-Investitionen 2019
	2019	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekt %	
DB Fernverkehr	1.241	1.081	+160	+7 +14,8	1.241
DB Regio	560	539	+21	+4 +3,9	548
DB Cargo	570	587	-17	+137 -2,9	523
DB Netze Fahrweg	7.441	6.901	+540	+6 +7,8	1.055
DB Netze Personenbahnhöfe	1.096	883	+213	+2 +24,1	262
DB Netze Energie	193	187	+6	-7 +3,2	61
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	612	428	+184	+233 +43,0	611
Systemverbund Bahn	11.713	10.606	+1.107	+382 +10,4	4.301
DB Arriva	718	326	+392	+338 +120	683
DB Schenker	662	273	+389	+377 +142	662
Konsolidierung Übrige	-	-	-	- -	-
DB-Konzern	13.093	11.205	+1.888	+1.097 +16,8	5.646
davon Investitionszuschüsse	7447	7.209	+238	- +3,3	-

Netto-Investitionen

Veränderung

Investitionen - in Mio. €	Netto-Investitionen		Veränderung		%
	2018	absolut	davon IFRS-16-Effekt		
DB Fernverkehr	1.081	+160	+7		+14,8
Investitionen - DB Fernverkehr	526	+22	+4		+4,2
Investitionen - in Mio. € DB Cargo	2018 586	absolut -63	davon IFRS-16-Effekt +137		-10,8
DB Netze Fahrweg	564	+491	+6		+87,1
DB Netze Personenbahnhöfe	164	+98	+2		+59,8
DB Netze Energie	65	-4	-7		-6,2
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	425	+186	+233		+43,8
Systemverbund Bahn	3.411	+890	+382		+26,1
DB Arriva	312	+371	+338		+119
DB Schenker	273	+389	+377		+142
Konsolidierung Übrige	-	-	-		-
DB-Konzern	3.996	+1.650	+1.097		+41,3
davon Investitionszuschüsse	-	-	-		-

2019 blieb die Leistungsentwicklung des deutschen Güterverkehrsmarktes hinter den Erwartungen zurück. Das Wachstum schwächte sich gegenüber dem durch das historische Niedrigwasser geprägte Vorjahr nochmals ab und blieb deutlich unter dem Durchschnitt der letzten fünf Jahre mit einem jährlichen Zuwachs von etwa 2,3%. Hierzu trug vor allem die spürbare Konjunkturabkühlung mit einer rückläufigen Industrieproduktion bei. In diesem Umfeld entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlich.

### SCHIENENGÜTERVERKEHR

Das Statistische Bundesamt hat 2019 in der Statistik des Schienengüterverkehrs erneut eine umfassende Berichtskreiserweiterung vorgenommen. Dadurch ergibt sich einerseits ein deutlich verbessertes Bild des Marktgeschehens, andererseits war unterjährig aufgrund fehlender Vergleichsdaten für das Vorjahr keine solide Marktentwicklung darstellbar. Auch für die Jahre 2016 und 2017 wurden Korrekturen vorgenommen, wodurch sich Abweichungen gegenüber unserer bisherigen Berichterstattung ergeben.

Die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Deutschland konnte - nach eigenen Berechnungen -2019 kein Wachstum verzeichnen. Ursächlich war eine rückläufige Entwicklung in den Schlüsselindustrien des Schienengüterverkehrs wie Stahl, Chemie und Automotive.

- Das konjunkturelle Umfeld war stark eingetrübt. Belastend wirkten sich darüber hinaus die Rückverlagerungen zur Binnenschifffahrt aus, die die Entwicklung im Vorjahr infolge des Niedrigwassers gestützt hatten.
- Die Entwicklung einzelner Gütergruppen gegenüber dem Vorjahr lässt sich durch die seitens des Statistischen Bundesamtes vorgenommenen Veränderungen am Berichtskreis nicht quantifizieren. Dies gilt auch für den Kombinierten Verkehr, dessen Entwicklung vor allem durch abgeschwächte Handelsimpulse ebenfalls an Dynamik verloren haben dürfte.
- Die konzernexternen Bahnen verzeichneten 2019 nach unseren Berechnungen zwar erneut eine überdurchschnittliche Entwicklung, das Leistungsniveau des Vorjahres konnte dabei jedoch nicht ganz erreicht werden. Stützend wirkten Verkehrsverlagerungen von DB Cargo unter anderem aus Qualitätsgründen oder Selbsteintritte ehemaliger Kooperationspartner bei grenzüberschreitenden Verkehren auf dem deutschen Streckenabschnitt.

### STRASSENÜTERVERKEHR

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs hat 2019 gegenüber dem starken Vorjahreswachstum deutlich an Dynamik verloren. Die Marktanteil blieb annähernd unverändert.

- Die anhaltend überdurchschnittliche Entwicklung der im Ausland zugelassenen Lkw bestätigt sich auch in den Ergebnissen der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr. Die kräftigsten Wachstumsraten erzielten weiterhin Lkw aus dem mittel- und osteuropäischen Raum. Vor allem Lkw aus Polen, Litauen und Rumänien konnten ein hohes Wachstum verzeichnen.
- Gestützt wurde die Leistungsentwicklung neben der weiter gestiegenen Nachfrage aus der Baubranche auch durch eine robuste Entwicklung im Konsumgüterbereich sowie dem im Vergleich zur Schiene geringeren Transportanteil bei Vorleistungsgütern. Einen weiteren Wachstumsbeitrag leisteten auch Impulse aus dem ebenfalls abgeschwächten, aber weiter positiven Warenhandel, vor allem aus der Wareneinfuhr, bei der die im Ausland zugelassenen Lkw deutlich dominieren. Ihr Anteil am gesamten Straßengüterverkehr nimmt bei grenzüberschreitenden Transporten und den Kabotageverkehren kontinuierlich zu.
- Gekennzeichnet war der Lkw-Markt durch eine anhaltend hohe Wettbewerbsintensität, eine bis in den Herbst anhaltende knappe Ressourcenverfügbarkeit sowie deutlich gestiegene Kosten infolge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018, der spürbaren Erhöhung der Mautsätze zum 1. Januar 2019 und weiter anziehender Personalkosten. Dämpfend hingegen wirkten die gesunkenen Kraftstoffpreise.

### BINNENSCHIFF

Bei der Binnenschifffahrt zeigte sich 2019 nach dem niedrigwasserbedingten Leistungseinbruch im Vorjahr ein starker positiver Basiseffekt. Der Leistungsanstieg fiel insgesamt jedoch aufgrund der schwachen Konjunkturimpulse niedriger als erwartet aus. Der Marktanteil konnte sich nach dem starken Vorjahresverlust zwar wieder erholen, blieb aber noch deutlich unter dem Wert aus 2017.

- Nach Gutarten zeigten sich die stärksten Zuwächse in den Bereichen Erze/Steine/Erden und Kokerei-/Mineralölzerzeugnisse. Bei den transportierten Containern fiel die Entwicklung hingegen weiter schwach aus und in den Bereichen Kohle/Erdöl/Erdgas sowie Sekundärrohstoffe/ Abfälle wurde das bereits schwache Vorjahresniveau nochmals unterschritten.

### Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 28, Schweiz und Norwegen) ging 2019 zurück. Hierzu trugen insbesondere die anhaltend rückläufige Entwicklung im Kohlebereich sowie die schwache Entwicklung in weiteren Schlüsselindustrien wie zum Beispiel Stahl, Chemie und Automotive bei. Stützend wirkte hingegen der europäische Außenhandel. Positive Impulse kamen vor allem aus den Verkehren über die Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam, Hamburg und den Chinaverkehren. Der kombinierte Verkehr leistete dabei erneut einen überdurchschnittlichen Wachstumsbeitrag.

Von den Top-Bahnen in Europa konnte vor allem die französische Fret SNCF ihre Verkehrsleistung steigern. Grund hierfür ist jedoch vor allem der Nachholeffekt aufgrund der massiven Streiks im Vorjahr. Belastend wirkten sich hingegen die zum Jahresende erneut aufgetretenen Streiks aus. Im europäischen Netzwerk von DB

Cargo ging die Verkehrsleistung zurück. Während die Entwicklung in den Regionen Ost und Central das Gesamtergebnis belastete, blieb die Entwicklung in der Region West stabil.

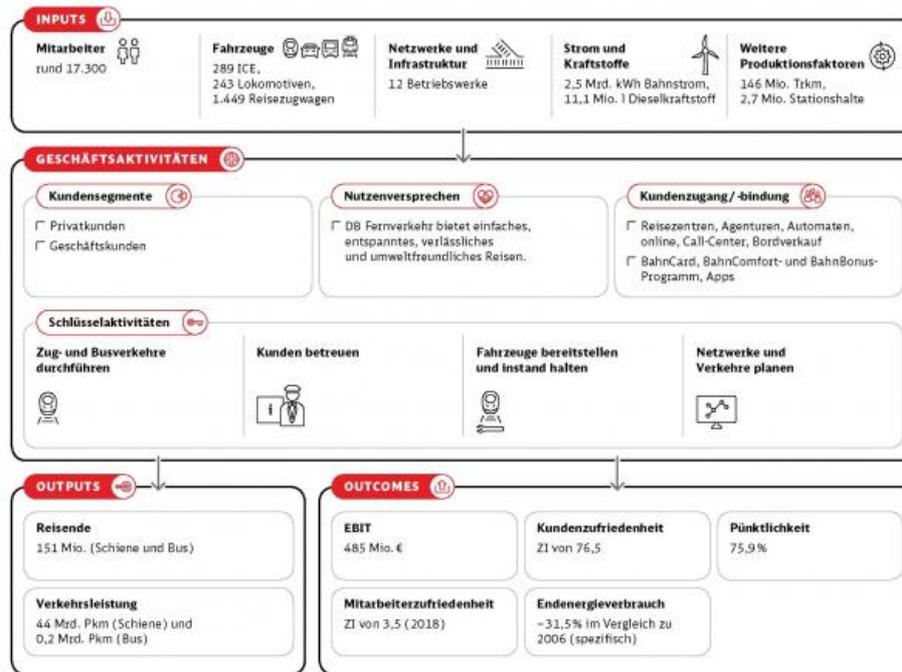
## GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

### Geschäftsmodell

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

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

### Geschäftsmodell DB Fernverkehr



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

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

### Märkte und Strategie

Der Fernverkehrsmarkt wird laut Prognosen in den nächsten Jahren seinen bisherigen Wachstumskurs fortsetzen. Trotz eines zunehmenden intra- und intermodalen Wettbewerbs möchte DB Fernverkehr dabei seinen Marktanteil durch attraktive Angebote weiter ausbauen. Der Anteil der Bevölkerung in urbanen Ballungsräumen in Deutschland bis 2050 voraussichtlich von 62 auf 70 Millionen steigen, sodass schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Großstädten immer wichtiger werden. Gleichzeitig soll der Anschluss der Menschen in den ländlichen Regionen an den Fernverkehr sichergestellt werden.

Als integraler Bestandteil der Strategie STARKE SCHIENE leistet DB Fernverkehr einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. Im Berichtsjahr haben wir unsere laufenden Aktivitäten in die neue Strategie integriert und konsequent weitergeführt, hierbei aber auch Maßnahmen auf den Prüfstand gestellt und gegebenenfalls beendet. Durch die Ableitung eines überarbeiteten Top-Projekte-Portfolios entlang der drei Ausbaufelder der Starke Schiene haben wir den Fokus auf unsere strategischen Ziele weiter geschärft. Dabei kommt unserer Kernidentität - »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 zentrale Bedeutung zu.

Zentrales Ziel ist die Verdopplung der Reisenden gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Dafür sind einerseits der Ausbau und die Stabilisierung der Produktion, andererseits die Schaffung eines attraktiven Reiseangebots erforderlich. DB Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zur Bewältigung des Klimawandels bei. Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Fernverkehr dabei die drei strategischen Ausbaufelder der Starke Schiene:

- DB Fernverkehr wird **ROBUSTER**: Um zukünftigen Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken, vergrößert DB Fernverkehr die **FAHRZEUGFLOTTE UND INSTANDHALTUNGSKAPAZITÄT**. Zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und für mehr Komfort an Bord der Züge werden bis 2024 über 200 neue Züge in Betrieb genommen und ältere ICE-1- und ICE-3-Fahrzeuge generalüberholt. Bis 2024 planen wir zudem, rund 2.000 neue Stellen zu schaffen. Dies bedeutet, dass wir ein Vielfaches dieser Zahl an neuen Mitarbeitern einstellen müssen, um die Fluktuation und die altersbedingten Abgänge zu kompensieren und diesen massiven Ausbau zu leisten. Der Fokus der Recruiting-Aktivitäten liegt in der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Positionen wie beispielsweise Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Verbesserung der Zufriedenheit unserer Mitarbeiter.
- DB Fernverkehr wird **SCHLAGKRÄFTIGER**: Unser Ziel ist es, durch verbesserte Prozesse alle Fernverkehrszüge mit höchster Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitzustellen. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität soll die Materialbedarfsplanung und -disposition weiter digitalisiert und optimiert werden.
- DB Fernverkehr wird **MODERNER**: DB Fernverkehr strebt den Aufbau eines flexiblen, zuverlässigen und hochfrequenten Fernverkehrsnetzes an. Über eine Stärkung des Flächennetzes durch intensivere Anbindung der Regionen und eine Stärkung des Metropolnetzes sollen 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. 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

- Seit Dezember 2017 ist der ICE 4 im Regelbetrieb im Einsatz. Seit Ende des Berichtsjahres sind über 40 ICE-4-Triebzüge im Einsatz. Neben den Strecken Köln-Rhein/Main und Berlin-München wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch die Verkehre in die Schweiz aufgenommen.
- Die ICE 4 werden seit dem Fahrplanwechsel neben den bisherigen Instandhaltungswerken Hamburg, München und Köln auch in Berlin instandgehalten.
- Das REDESIGN NR. 8 des ICE 3 wurde fortgesetzt. Nach 15 Jahren Betriebseinsatz werden 63 Züge bis 2022 fit für die Zukunft gemacht. Zudem werden 50 Züge mit ETCS ausgerüstet und sind damit auf den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken einsetzbar. Nach der Modernisierung können die Fahrzeuge für mindestens 15 weitere Jahre eingesetzt werden.
- Im Berichtsjahr hat die Modernisierung der ICE-1-Flotte mit einem Musterzug begonnen. Die Züge sollen unter anderem mit neuen Sitzbezügen, Teppichböden, einem modernen Fahrgastinformationssystem und einer verbesserten Antriebstechnik ausgestattet werden.

#### NEUE FAHRZEUGBESCHAFFUNGEN

- Im Februar 2019 wurde ein Rahmenvertrag über bis zu 100 Zugverbände, Lokomotiven und Wagen mit der Firma Patentes Talgo sowie ein Erstabruf aus diesem Vertrag mit einem Umfang von 23 Zugverbänden unterschrieben. Die Auslieferung des ersten Zuges ist für den Januar 2023 geplant. Der ECx soll nach Bestehen des Probetriebs ab Dezember 2023 den Betrieb aufnehmen.
- Im September 2019 wurde der letzte der 17 im zweiten Abruf bestellten Intercity-2-Züge übernommen.
- Mitte Juli 2019 ist der Kaufvertrag zur Übernahme von insgesamt 17 gebrauchten Doppeldeckertriebzügen (Typ KISS der Firma Stadler) von der österreichischen Westbahn unterzeichnet worden. Ab dem 8. März 2020 werden zunächst neun vierteilige Doppeldeckertriebzüge (erste Teilflotte) unsere Angebotspalette ergänzen. Die zweite Teilflotte besteht aus acht Sechsteilern und wird voraussichtlich zum Fahrplanwechsel 2021 in den Betrieb gehen.
- Im September 2019 hat das Beschaffungsvorhaben für 30 neue ICE-Hochgeschwindigkeitszüge begonnen. Die ersten Züge sollen bereits Ende 2022 zulaufen.

#### TECHNISCHE MÄNGEL BEI BEREITSTELLUNG VON ZÜGEN

DB Fernverkehr erfasst die technische Verfügbarkeit von Komponenten bei der Bereitstellung von Zügen für den Betrieb. Diese Erhebung dient der internen Steuerung und berücksichtigt bei in den Betrieb gehenden Zügen selbst kleinste technische Mängel, die jedoch keine Einschränkung der Sicherheit und Verfügbarkeit für die Fahrgäste bedeuten. Unser Ziel ist, Züge ohne Einschränkungen in den Betrieb gehen zu lassen und uns hier kontinuierlich weiter zu verbessern.

#### FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT ANGESPANNT

Im Berichtsjahr war die Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin stark angespannt. Getrieben wurde diese Entwicklung unter anderem durch Kapazitätsengpässe in der schweren und betriebsnahen Instandhaltung und die erneut außergewöhnlich lange Hitzephase im Sommer 2019, die zu einem deutlichen Anstieg von Ausfällen geführt hat. Die Rückkehr zu einem stabilen Betrieb wurde jedoch deutlich schneller als im Vorjahr realisiert. Kompensierende positive Effekte resultierten aus:

- Übergang des neuen Werkes in Köln-Nippes in den Regelbetrieb, weitere technische Stabilisierung der Flotte, beispielsweise durch Traforollkur beim ICE 3 und neue Radsätze beim ICE T,
- kontinuierliche Flottenerneuerung durch Zulauf der ICE-4- und Intercity-2-Züge.

#### SOFTWAREPROBLEM BEIM INTERCITY 2

Die Züge der zweiten Bauserie des Intercity 2, die im Südwesten eingesetzt werden, sind aufgrund von Fehlern und fehlenden Fahrzeugfunktionen störanfällig. Dadurch kommt es immer wieder zu Qualitätseinschränkungen für Kunden. Wir arbeiten gemeinsam mit dem Hersteller Bombardier an der Beseitigung der Probleme. Das erforderliche Softwarerelease und der Umbau der Fahrzeuge wird frühestens ab August 2020 beginnen und bis Ende 2020 beendet sein.

#### BahnCard-Bestand

	2019	2018	Veränderung		
			absolut	%	2017
Kundenbindung per 31.12.					
BahnCards in Tausend	5.292	5.254	+38	+0,7	5.368

Nach einem leichten Rückgang im Vorjahr konnte der BahnCard-Bestand insgesamt wieder gesteigert werden. Die Anzahl von BahnCards 50 und 100 konnte ausgebaut werden, während es einen Rückgang bei der BahnCard 25 gab.

#### Digitalisierung und Innovation

##### AUSWEITUNG DES KOMFORT CHECK-IN

Der Komfort Check-in ermöglicht Reisenden mit einem Handy- oder Online-Ticket, sich selbst einzuchecken und ohne Unterbrechungen durch die Ticketkontrolle zu reisen. Der Service ist nun auch auf einzelnen Intercity-Linien sowie teilweise im grenzüberschreitenden Verkehr verfügbar. Bislang war dies nur in Kombination mit einer Sitzplatzreservierung im ICE und bei nationalen Verbindungen möglich.

##### SUKZESSIVE AUSWEITUNG VON WLAN

Nachdem alle ICE-Züge bereits WLAN bieten, rüsten wir schrittweise auch unsere Intercity-Flotte mit einem kostenfreien Internetzugang aus. Die ersten mit WLAN ausgerüsteten Intercity-Wagen sind seit Mitte März 2019 unterwegs. Ab 2021 sollen unsere Kunden in allen Fernverkehrszügen WLAN nutzen können.

**Umweltmaßnahmen**

- Die MIKROPLASTIKFREIEN HANDSEIFEN NR. 146 in den Fernverkehrszügen sind Alternativen, um die Belastung von Abwässern mit kleinsten Kunststoffteilchen zu vermindern.
- Im März 2019 wurde im WERK KÖLN-NIPPES NR. 48 auf einer Dachfläche von 2.100 m<sup>2</sup> eine Photovoltaikanlage mit einer elektrischen Spitzenleistung von 360 kW in Betrieb genommen. Damit werden zukünftig rund 360 MWh Solarstrom pro Jahr zur Grundlastabdeckung erzeugt werden.

**Entwicklung im Berichtsjahr**

- Pünktlichkeit trotz Belastungen verbessert.
- Spürbare Leistungszuwächse durch positive Impulse aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Angebotsausweitungen.
- Wirtschaftliche Entwicklung deutlich positiv.
- Umfangreiche Investitionen: weiterer Zulauf von neuen Zügen.

Die Pünktlichkeit im Fernverkehr konnte trotz zusätzlicher Belastungen infolge einer intensiveren Bautätigkeit im Netz durch die ergriffenen VERBESSERUNGSMASSNAHMEN gesteigert werden.

Die Kundenzufriedenheit ist leicht zurückgegangen. Dies resultierte maßgeblich aus schwachen Pünktlichkeitswerten zu Jahresbeginn sowie einer sehr hohen Auslastung im zweiten Halbjahr 2019. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 52.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war sehr erfreulich:

- Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung erhöhten sich weiter. Treiber dieser Entwicklung waren vorrangig Angebotsweiterungen unter anderem auf der Relation Berlin-München und Nordrhein-Westfalen-Stuttgart sowie konjunkturelle Impulse. Weitere Verbesserungen des Produktangebots wirkten ebenfalls positiv. Die hohe Bautätigkeit im Netz dämpfte die Entwicklung teilweise.
- Der Anstieg der Betriebsleistung resultierte aus der Angebotsausweitung, insbesondere auf den Relationen Essen-Stuttgart und Berlin-München.
- Die Auslastung der Züge blieb stabil. Dies ist auf die Kapazitätserhöhung infolge der Angebotsausweitungen bei gleichzeitig mehr Reisenden zurückzuführen. Im Busverkehr führten Angebotsanpassungen auf einzelnen Linien insgesamt zu einem Rückgang der Verkehrsleistung. Die Zahl der Reisenden blieb trotzdem stabil.

Die wirtschaftliche Entwicklung war sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich infolge des Umsatzanstiegs. Dämpfend wirkten Aufwandssteigerungen.

- Der Umsatz entwickelte sich preis- und leistungsbedingt positiv. Unterstützende Effekte resultierten dabei auch aus dem konjunkturellen Umfeld sowie aus den Angebotsausweitungen.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (+15,3%/ +29 Mio. €) ist unter anderem auf höhere Erträge aus Fahrzeugverkäufen zurückzuführen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen vor allem beim Personal- und Instandhaltungsaufwand sowie bei den Abschreibungen:

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Fernverkehr					
Pünktlichkeit Schiene in %	75,9	74,9	-	-	78,5
Kundenzufriedenheit in ZI	76,5	77,1	-	-	77,2
Reisende Schiene in Mio.	150,7	147,9	+2,8	+1,9	142,2
Reisende Fernbus in Mio.	0,7	0,7	-	-	0,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	44.151	42.827	+1.324	+3,1	40.548
Verkehrsleistung Fernbus in Mio. Pkm	173,2	194,6	-21,4	-11,0	176,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	145,7	143,4	+2,3	+1,6	140,5
Auslastung in %	56,1	56,1	-	-	55,5
Gesamtumsatz in Mio. €	4.985	4.682	+303	+6,5	4.347
Außenumsatz in Mio. €	4.824	4.528	+296	+6,5	4.193
EBITDA bereinigt in Mio. €	789	675	+114	+16,9	611
EBIT bereinigt in Mio. €	485	417	+68	+16,3	381
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.241	1.081	+160	+14,8	1.060
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	17.289	16.548	+741	+4,5	15.993
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,5	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote	97,9	-	-	-	99,5
Folgewerkshops in %					
Frauenanteil per 31.12. in %	27,2	27,2	-	-	27,3
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	-31,5	-29,3	-	-	-26,7

- Die Entwicklung des Materialaufwands (+5,1%/+135 Mio. €) wurde im Wesentlichen durch preis- und leistungsbedingt gestiegene Infrastrukturaufwendungen sowie höhere Instandhaltungsaufwendungen getrieben.
- Der höhere Personalaufwand (+7,8%/ +76 Mio. €) resultierte vor allem aus Tarifsteigerungen sowie einem Anstieg der Mitarbeiterzahl.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+0,7%/ +4 Mio. €) lagen annähernd auf Vorjahresniveau. Höhere Kosten für Bildungs- und IT-Leistungen wurden durch geringere Aufwendungen für Beratungsleistungen kompensiert.

- Der deutliche Anstieg der Abschreibungen (+17,8%/ +46 Mio. €) ist vor allem auf neu beschaffte ICE-4- und Intercity-2-Züge sowie den Ausbau der Werkeinfrastruktur zurückzuführen.

Die Investitionstätigkeit stieg deutlich. Neben Fahrzeugbeschaffungen insbesondere von ICE-4- und Intercity-2-Zügen wirkten Maßnahmen zur Erhöhung der Werkekapazität investitionssteigernd.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich per 31. Dezember 2019 aufgrund von Angebotsausweitungen sowie der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung von Service, Komfort und Qualität.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops im Rahmen der Mitarbeiterbefragung lag stabil auf einem sehr hohen Niveau.

Der Frauenanteil lag auf Vorjahresniveau.

Der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene ist im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer [Pkm]) weiter zurückgegangen. Treiber dieser Verbesserung war vor allem der Ausbau der ICE-4-Flotte. Unterstützend wirkte der bundesweite Einsatz eines Fahrassistenzsystems, das basierend auf aktuellen Informationen Fahrempfehlungen für einen reibungslosen und ressourcenschonenden Betrieb generiert.

**GESCHÄFTSFELD DB REGIO**

**Geschäftsmodell**

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr PÜNKTLICH, SICHER, KOMFORTABEL UND UMWELTSCHONEND NR. 3 zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen.

Unser Angebot umfasst sowohl den 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 dabei ein an den lokalen Kundenbedürfnissen orientiertes Nahverkehrsangebot.

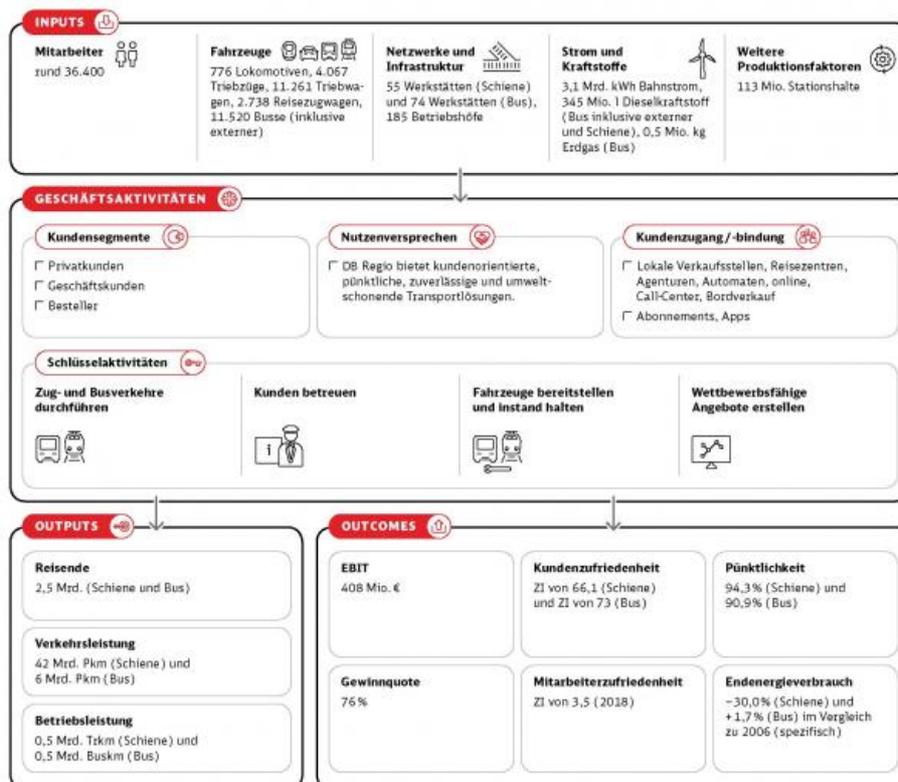
DB Regio erbringt seine Leistung im SPNV in aller Regel im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Auftrag der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger sind dabei entweder die Bundesländer beziehungsweise eine landeseigene Gesellschaft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

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

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

Im Bereich Schiene wurden in der Vergangenheit in der Regel integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung durch die Aufgabenträger gefordert. Inzwischen gibt es zunehmend fragmentierte Vergabemodelle. Dabei werden nur Teilleistungen oder sogar nur der reine Betrieb 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 als Nachunternehmer für Wettbewerber erfolgreich am Markt zu agieren.

**Geschäftsmodell DB Regio**



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.

**Märkte und Strategie**

Der deutsche SPNV- und ÖPNV-Markt wird in den nächsten Jahren weiter wachsen. Eine steigende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln schafft Stabilität für die nächsten Jahre. Aus dem KLIMAPAKET erwarten wir weitere positive Impulse für den deutschen Nahverkehr. Von diesem 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 dem Werbespruch »Regionale und urbane Mobilität«. DB Regio versteht Nahverkehr verkehrsträgerübergreifend und bringt SPNV, Bus, Sharing- und Pooling-Angebote und zukünftig auch ihre Plattformlösungen zusammen. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit anderen Konzerngesellschaften wie ioki, Clevershuttle oder Mobimeo.

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

- DB Regio wird ROBUSTER: DB Regio trägt durch moderne Fahrzeuge 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 Bestandfahrzeugen sowie in eine nachhaltige Verbesserung der Qualität investieren. Für einen robusten Betrieb ist außerdem ausreichendes und qualifiziertes Personal von hoher Bedeutung.
- DB Regio wird SCHLAGKRÄFTIGER: Für DB Regio sind Qualität und Steuerungsfähigkeit weiterhin wichtige Themen. Dazu wird das DB-EXZELLENCESYSTEM in Betrieb und Instandhaltung implementiert. Zunehmend sind Fahrassistenzsysteme im Einsatz, Plattformen und IT-Systeme werden für digital vernetzte Kundenbetreuer entwickelt und KI in der Planung und Disposition wird erforscht. In der Instandhaltung verknüpft DB Regio Betrieb und Instandhaltung, indem Daten über den technischen Fahrzeugzustand automatisiert und während der Fahrt an die Instandhaltung übergeben werden. Dazu wird die Flotte mit Sensorik und Übertragungsmöglichkeiten ausgestattet.
- DB Regio wird MODERNER: Gemeinsam mit konzerninternen Partnern baut DB Regio verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen auf und macht SPNV und ÖPNV anknüpfungsfähig für eine intelligente Ergänzung. Ihre Position als führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland will DB Regio in Zukunft verteidigen und mit Innovationen und weiter gesteigerter Kundenfokussierung weiter stärken.

### Entwicklung Vergaben und Auftragsbestand

#### VERGABEN SCHIENENVERKEHR

Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2019	Laufzeit	Umfang in Mio. Zug km	
		p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
Netz Elbe-Spree (NES) (2 Lose)	12/2022-12/2034	14,5	171,3
Netz 7b EBO Raum Karlsruhe	12/2022-12/2035	4,6	59,8
Netz Lausitz (NL)	12/2022-12/2035	4,3	55,9
E-Netz Ost Schleswig-Holstein	12/2022-12/2035	4,2	54,6
S-Bahn Stuttgart	07/2028-06/2032	13,5	54,0
E-Netz Mainfranken	12/2021-12/2027 <sup>2)</sup>	4,8	28,6
Notvergabe S1/S4 (NRW)	12/2019-12/2021	4,9	9,8
Nürnberger S-Bahn S6	12/2021-12/2030	0,6	5,4
Teilnetz Ostseeküste West	12/2019-12/2021	2,2	4,4
Vorortverkehr München-Buchloe	12/2021-12/2026 <sup>2)</sup>	0,7	3,3
Linienverlängerung FTX Jena-Leipzig <sup>3)</sup>	12/2018-12/2023	0,5	2,7
Allgäu 2021 (Übergang)	12/2020-12/2021	1,7	1,7
RB 25 Velgast-Barth (- Bresewitz)	12/2019-12/2025	0,1	0,8
U28 Dean - Bad Schandau-Rumburk	12/2019-12/2023	0,2	0,7
Übergangsvertrag RE1 Göttingen-Landesgrenze Niedersachsen <sup>3)</sup>	12/2018-12/2021	0,1	0,4
Insgesamt <sup>1)</sup>		56,9	453,4

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>2)</sup> Option auf Verlängerung möglich.

<sup>3)</sup> Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Im SPNV-Markt in Deutschland wurden im Berichtsjahr 25 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 29 Verfahren und rund 88 Mio. Zugkm) p. a. (im Vorjahr: rund 93 Mio. Zugkm p. a.) vergeben. Von den neu vergebenen Zugkm wurden rund 49% vorher von Unternehmen des DB-Konzerns erbracht.

DB Regio konnte 15 Verfahren (inklusive veröffentlichter Vertragsänderungen) (im Vorjahr: 17 Verfahren) beziehungsweise rund 65% (im Vorjahr: 70%) der vergebenen Zugkm p. a. für sich entscheiden.

Bei Berücksichtigung der Loslimitierung beim Netz Elbe-Spree betrug die Gewinnquote 76% des erreichbaren jährlichen Leistungsvolumens beziehungsweise 73% des über die Laufzeit vergebenen erreichbaren Leistungsvolumens.

#### VERGABEN BUSVERKEHR

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2019	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm	
		p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
Schleswig-Flensburg Süd	01/2020-12/2029	2,5	24,9
Nordfriesland Süd	08/2019-07/2029	2,0	20,2
Ostholstein Mitte	08/2020-07/2030	1,9	19,3
Osnabrück Wallenhorst	06/2020-05/2030	1,7	16,6
Nordfriesland Nord	08/2019-07/2029	1,6	16,4
OD Stormarn (1 Los)	12/2019-12/2029	1,5	14,7
WTV-Waldshut West	12/2019-12/2029	1,4	14,0
Stadtverkehr Velbert	12/2019-12/2027	1,2	9,9
Sonstige (31 Verträge)	2-10 Jahre	11,0	84,8

Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2019 Insgesamt <sup>1)</sup>	Laufzeit	Umfang in Mio. Nkm	
		p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
		24,8	220,8

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

Im Busverkehr wurden in Deutschland im Berichtsjahr Leistungen mit einem Volumen von 134 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 110 Mio. Nkm) in 186 Verfahren (Vorjahr: 158 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Leistungen wurden 29% (im Vorjahr: 38%) vorher von DB Regio Bus erbracht.

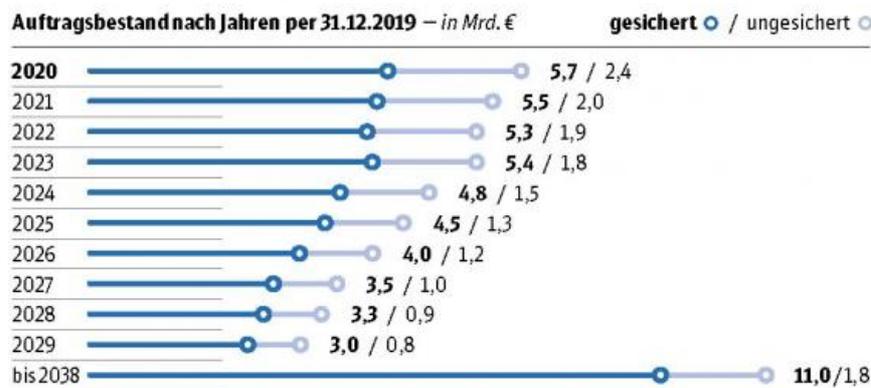
Im Berichtsjahr haben wir an 114 Verfahren (im Vorjahr: 111 Verfahren) mit einem Volumen von 85 Mio. Nkm (im Vorjahr: 81 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 29% (im Vorjahr: 46%) erzielen.

### AUFTRAGSBESTAND

Auftragsbestand per 31.12. - in Mrd. €	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio gesichert	72,6	70,9	+1,7	+2,4
ungesichert	56,0	52,7	+3,3	+6,3
ungesichert	16,6	18,2	-1,6	-8,8

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 konnte DB Regio den saldierten Auftragsbestand vergrößern, das heißt, die Zahl der vom Wettbewerb gewonnenen Zugkm war höher als die an Wettbewerber verlorenen Anteile. Hinzu kamen Mehrverkehre beziehungsweise größere Ausschreibungsvolumina. Insgesamt erhöhte sich der saldierte Auftragsbestand um 38% (+138 Mio. Zugkm). Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 7,5 Mrd. € stehen dabei Abgänge - vorwiegend infolge erbrachter Leistungen - von rund 8,6 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund 2,9 Mrd. € (im Wesentlichen aus Energiepreis- und Tarifentwicklungen) positiv aus.



### Entwicklung Fahrzeugflotte

#### FAHRZEUGUMBAUMASSNAHMEN

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

- Für die S-Bahn Hamburg wurden seit 2016 69 Fahrzeuge von insgesamt 111 Fahrzeugen der BR 474 umgebaut.
- Für den Übergangsvertrag S-Bahn München sollen insgesamt 36 Fahrzeuge der BR 420 und 238 Fahrzeuge der BR 423 umgebaut werden. Im Berichtsjahr wurden 13 Elektrotriebzüge (ET) der BR 420 und 84 ET der BR 423 modernisiert.
- Für die S-Bahn Rhein-Ruhr wurden 48 Fahrzeuge der BR 422 umgebaut, davon 20 im Berichtsjahr.
- Rechtzeitig zur Betriebsaufnahme der RB 27 in Nordrhein-Westfalen konnte der Umbau von 16 ET der BR 425 abgeschlossen werden.
- Für das Netz Haardachse wurden bis Ende 2019 acht von insgesamt 20 Doppelstockwagen modernisiert.

#### NEUE FAHRZEUGBESCHAFFUNGEN

- Für den Verkehrsvertrag E-Netz Ost Schleswig-Holstein wurden 18 Doppelstocktriebwagen bei Stadler bestellt. Die Auslieferung ist für Dezember 2022 vorgesehen.
- Die acht für das D-Netz Nürnberg bestellten Fahrzeuge der BR 622 von Alstom konnten im Berichtsjahr planmäßig in Betrieb genommen werden.
- Für den Rhein-Mosel-Express hat die Auslieferung der BR 1440 von Alstom begonnen und es wurden planmäßig 16 Fahrzeuge abgenommen.
- Für das E-Netz Saar wurden 25 Fahrzeuge der BR 1440 planmäßig abgenommen, anschließend an den Leasinggeber weiterveräußert und dort angemietet.
- Für den Verkehrsvertrag S-Bahn Rhein-Main wurden im Dezember 2019 sieben Triebwagen der BR 430 bei Bombardier bestellt. Die Auslieferung ist für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen.

#### FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT ANGESPANNT

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

- Die im Dezember 2015 durch Bombardier verspätet begonnene Auslieferung der Doppelstockwagen 2010 für das Netz Schleswig-Holstein Mitte wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.
- Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West wurden von Paribus seit Dezember 2016 insgesamt 15 Lokomotiven und drei Dieseltriebwagen angemietet. Die Anmietung der 90 Reisezugwagen von Paribus erfolgte nach der Beseitigung von Mängeln verspätet im letzten Quartal 2019.
- Für den im Dezember 2018 gestarteten Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg wurden bisher 40 der insgesamt 82 Fahrzeuge der BR 490 vertraglich abgenommen. Darüber hinaus sind weitere acht Fahrzeuge im Rahmen einer Nutzungsüberlassung im Einsatz.
- Die Abnahme der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632 und BR 633 ist im Berichtsjahr für den Verkehrsvertrag Sauerland erfolgt. Für den Verkehrsvertrag Dreieich kommt die Auslieferung der BR 632 mit der Abnahme des letzten Fahrzeugs erst in 2020 zum Abschluss. Bei den Fahrzeugen für den Verkehrsvertrag D-Netz Allgäu liegt bisher keine Zulassung vor. Die vollständige Auslieferung der Fahrzeuge wird voraussichtlich in 2020 erfolgen.
- Die Auslieferung der bestellten Fahrzeuge von Skoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express soll aufgrund von vorliegenden Mängeln voraussichtlich erst im ersten Halbjahr 2020 erfolgen.

#### Digitalisierung und Innovation

- DB Regio unternimmt vielfältige Maßnahmen im Kampf gegen Graffiti. Unter anderem wurde eine App zur schnelleren und konkreten Erfassung von Graffiti entwickelt, um Züge schneller zu reinigen und wieder auf die Schiene zu bekommen.
- Die Region Stuttgart ist die erste Metropole mit kompletter WLAN-Ausstattung in der S-Bahn. Der Verband Region Stuttgart und die S-Bahn investieren für Technik und Betrieb, der zunächst auf sechs Jahre angelegt ist, gemeinsam fast 5 Mio. €.
- Die WLAN-Ausrüstung wird in vielen Regionen vorgenommen. Bei der S-Bahn Rhein-Main können die Fahrgäste in jedem Zug kostenfrei ins Internet. Die WLAN-Ausrüstung der Flotte wurde im Oktober 2019 abgeschlossen. Bei der S-Bahn München startet sie 2020. Ebenso arbeitet die S-Bahn Hamburg am WLAN-Ausbau.

#### Umweltmaßnahmen

- Von 850 Dieseltriebzügen und -lokomotiven wurden rund 800 mit Telematiksystemen ausgerüstet, die den Kraftstoffverbrauch messen und dem Triebfahrzeugführer Fahrempfehlungen geben. In ersten Testfahrten konnten bereits deutliche Einsparungen gezeigt werden. Nach dem vollständigen Ausrollen des Systems sollen so durch eine ENERGIESPARENDE FAHRWEISE NR. 8 rund 30.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.
- Seit November betreibt DB Regio Bus Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit der Stadtbuss Bocholt GmbH den ersten ELEKTROBUS NR. 63 im regionalen Stadtverkehr. Der Bus bedient zwei Linien und wird vollständig mit Ökostrom geladen.

#### Rechtliche Themen

##### BEIHILFEVERFAHREN UND AUSKUNFTSERSUCHEN 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

- Leichter Rückgang der Betriebsleistung führt zu annähernd stabiler Umsatzentwicklung.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.
- Aufwandssteigerungen bei annähernd stabilem Umsatz belasten das Ergebnis.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr konnte leicht gesteigert werden. Im Busverkehr lag sie annähernd auf Vorjahresniveau.

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Regio					
Pünktlichkeit Schiene in %	94,3	94,0	-	-	94,4
Pünktlichkeit Bus in %	90,9	91,0	-	-	90,5
Kundenzufriedenheit Schiene in ZI	66,1	66,3	-	-	68,1
Kundenzufriedenheit Bus in ZI	73	74	-	-	74
Reisende in Mio.	2.507	2.521	-14	-0,6	2.562
davon Schiene	1.972	1.940	+32	+1,6	1.930
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	47.908	48.615	-707	-1,5	48.911
davon Schiene	41.633	41.878	-245	-0,6	41.876
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	452,5	460,1	-7,6	-1,7	459,3
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	479,8	518,6	-38,8	-7,5	532,0
Gesamtumsatz in Mio. €	8.945	8.968	-23	-0,3	8.734
Außenumsatz in Mio. €	8.830	8.862	-32	-0,4	8.629
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.627	5.472	+155	+2,8	3.879
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.056	1.126	-70	-6,2	1.156
EBIT bereinigt in Mio. €	408	492	-84	-17,1	508

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Regio					
Brutto-Investitionen in Mio. €	560	539	+21	+3,9	674
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	36.374	35.881	+493	+1,4	35.651
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,5	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgeworkshops in %	99,9	-	-	-	100
Frauenanteil per 31.12. in %	16,8	16,2	-	-	16,0
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	-30,0	-29,4	-	-	-28,5
Spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	+1,7	+6,0	-	-	+4,8

Die Kundenzufriedenheit im Schienenverkehr entwickelte sich annähernd stabil und konnte den Abwärtstrend der Vorjahre stoppen. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 25.000 Kunden (Schiene) beziehungsweise rund 1.500 Kunden (Bus) in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Kundenzufriedenheit im Busverkehr ging leicht zurück. Gründe hierfür sind lokale Herausforderungen bei einzelnen Gesellschaften, zum Beispiel bei der unterjährigen Umstellung des Fahrplans beziehungsweise dem Umbau eines Bahnhofs.

Die Leistungsentwicklung war differenziert:

- Im Schienenverkehr prägten Leistungsverluste die Entwicklung der Verkehrs- und Betriebsleistung. Die Zahl der Reisenden entwickelte sich besser.
- Der Busverkehr zeigte eine durchgängig rückläufige Leistungsentwicklung.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio ist insbesondere durch die Entwicklung der umsatz- und leistungsstärkeren Sparte Schiene (Umsatzanteil: 88%) geprägt. Das bereinigte EBIT wurde ausschließlich in der Sparte Schiene generiert. Die Entwicklung im Berichtsjahr war insgesamt herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen gingen zurück.

- Der Umsatz lag annähernd auf Vorjahresniveau, da positive Effekte aus höheren Bestellerentgelten (zum Beispiel infolge von Preisgleitungen) vollständig durch Rückgänge infolge von Leistungsverlusten im Schienen- und im Busverkehr aufgezehrt wurden.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+10,4%/+37 Mio. €) stiegen im Wesentlichen infolge höherer Erträge aus Fahrzeugverkäufen.

Auf der Aufwandsseite gab es spürbare Zusatzbelastungen:

- Der Materialaufwand (+0,7%/+39 Mio. €) wurde insbesondere durch höhere Aufwendungen für Instandhaltungsleistungen getrieben.
- Der Personalaufwand (+3,8%/+77 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-4,6%/-33 Mio. €) sanken im Wesentlichen infolge von geringeren Rückstellungszuführungen.
- Die Abschreibungen (+2,2%/+14 Mio. €) stiegen im Wesentlichen investitionsbedingt an.

Die Investitionstätigkeit nahm leicht zu. Es wurde insbesondere in die Beschaffung von Triebfahrzeugen für den Ringverkehr West und in ET der BR 1440 für die Ausschreibung Rechter Rhein, in Dieseltriebzüge der BR 632/633 für das Sauerlandnetz beziehungsweise die Ausschreibung Dreieich sowie in das Redesign der BR 423 der S-Bahn München investiert.

76% der Mitarbeiter sind in der Sparte Schiene beschäftigt, 24% in der Sparte Bus. Die Zahl der Mitarbeiter stieg in beiden Sparten leicht an.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops im Rahmen der Mitarbeiterbefragung lag erneut auf einem sehr hohen Niveau.

Der Frauenanteil ist im Berichtsjahr leicht gestiegen. Der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) ist weiter zurückgegangen. Ursache hierfür war vor allem eine Reduzierung des Traktionsenergieverbrauchs (Strom und Diesel). Dämpfend auf diese Entwicklung wirkte sich die Verzögerung beim Projekt Energiesparendes Fahren im Dieselverkehr aus. Gründe für die Verzögerungen sind ein unerwartet hoher Aufwand bei der Fahrzeugintegration der Telematiksysteme sowie dem Daten-Reengineering aufgrund unterschiedlicher Datenformate der verschiedenen Fahrzeug- und Motorenhersteller. Im Busverkehr hat sich der spezifische Endenergieverbrauch (bezogen auf Buskilometer) im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls reduziert. Trotzdem liegt er noch leicht über dem spezifischen Wert von 2006. Der Grund hierfür ist die zunehmende Komfortausstattung, die zu einem höheren Verbrauch führt.

#### SPARTE SCHIENE

- Zahl der Reisenden trotz Leistungsverlusten höher.
- Personalaufwand tarifbedingt und durch Personalaufbau angestiegen.
- Verzögerte Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzkonzepte.
- Ergebnisentwicklung insbesondere infolge von Leistungsverlusten und Aufwandssteigerungen rückläufig.

	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Sparte Schiene				
Reisende in Mio.	2.010	1.984	+26	+1,3
davon Schiene	1.972	1.940	+32	+1,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	42.204	42.542	-338	-0,8
davon Schiene	41.633	41.878	-245	-0,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	452,5	460,1	-7,6	-1,7
Gesamtumsatz in Mio. €	7.848	8.000	-152	-1,9
Außenumsatz in Mio. €	7.740	7.753	-13	-0,2
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	5.626	5.471	+155	+2,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.037	1.092	-55	-5,0

	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Sparte Schiene				
EBIT bereinigt in Mio. €	454	513	-59	-11,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	496	473	+23	+4,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	27.715	27.494	+221	+0,8

Die Leistungsentwicklung in der Sparte Schiene wurde durch Ausschreibungsverluste gedämpft. Positiv wirkten eine stabilere Produktion und damit verbundene geringere Zugausfälle, Leistungsausweitungen sowie eine höhere Auslastung, sodass die Zahl der Reisenden leicht gesteigert werden konnte.

Auf der wirtschaftlichen Seite führten Leistungsverluste und gestiegene Instandhaltungs- und Personalaufwendungen dazu, dass sich die operativen Ergebnisgrößen schwächer entwickelten.

- Die Umsatzentwicklung wurde maßgeblich durch Leistungsverluste und gegenläufig den Anstieg der Bestellerentgelte aufgrund der Dynamisierung geprägt.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen, im Wesentlichen aufgrund von höheren Erträgen aus Fahrzeugverkäufen. Dämpfend wirkten niedrigere Schadenersatzzahlungen.

Auf der Aufwandsseite gab es spürbare Zusatzbelastungen:

- Der Materialaufwand stieg infolge von höheren Instandhaltungsleistungen leicht an. Dämpfend wirkten leistungsbedingt Rückgänge im Energieaufwand.
- Der Personalaufwand stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl leicht an.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen im Wesentlichen infolge geringerer Rückstellungszuführungen zurück.
- Die Abschreibungen nahmen infolge von Fahrzeugzugängen sowie Redesignmaßnahmen leicht zu.

Die Investitionstätigkeit stieg aufgrund von Fahrzeugzugängen für gewonnene Verkehrsverträge an.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich leicht, unter anderem infolge von Mehrbedarf und tariflichen Regelungen.

#### SPARTE BUS

- Intensivierung des Wettbewerbsumfelds führt zu Leistungsverlusten.
- Verzögerte Umsetzung von Optimierungsmaßnahmen.
- Operative Ergebnisentwicklung unter Druck.

	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Sparte Bus				
Reisende in Mio.	496,8	537,1	-40,3	-7,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.704	6.073	-369	-6,1
Betriebsleistung in Mio. Buskm	452,8	492,4	-39,6	-8,0
Gesamtumsatz in Mio. €	1.162	1.228	-66	-5,4
Außenumsatz in Mio. €	1.090	1.109	-19	-1,7
EBITDA bereinigt in Mio. €	20	34	-14	-41,2
EBIT bereinigt in Mio. €	-46	-21	-25	+119
Brutto-Investitionen in Mio. €	64	66	-2	-3,0
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	8.659	8.387	+272	+3,2

Die Leistungsentwicklung im Busbereich war infolge von ausschreibungsbedingten Leistungsverlusten rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb unter Druck. Der Umsatzrückgang führte unter anderem dazu, dass die operativen Ergebnisgrößen deutlich zurückgingen.

- Die Umsatzentwicklung wurde durch Leistungsverluste und geringere Schienenersatzverkehre geprägt.
  - Die sonstigen betrieblichen Erträge kompensierten teilweise die Umsatzentwicklung, unter anderem infolge höherer Erträge aus Schadenersatz und Erstattungen.
- Der Aufwand ging im Verhältnis zur Umsatzentwicklung nur unterproportional zurück:

- Der Materialaufwand sank leicht, getrieben durch Leistungsrückgänge.
- Der Personalaufwand nahm aufgrund der höheren Mitarbeiterzahl sowie tarifbedingt zu.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entwickelten sich leicht rückläufig infolge des IFRS-16-Effekts (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- Die gestiegenen Abschreibungen resultierten aus Investitionen im Vorjahr und dem IFRS-16-Effekt.

Die Investitionstätigkeit ging unter anderem aufgrund der angespannten Geschäftsentwicklung zurück.

Die Mitarbeiterzahl stieg per 31. Dezember 2019 leicht an.

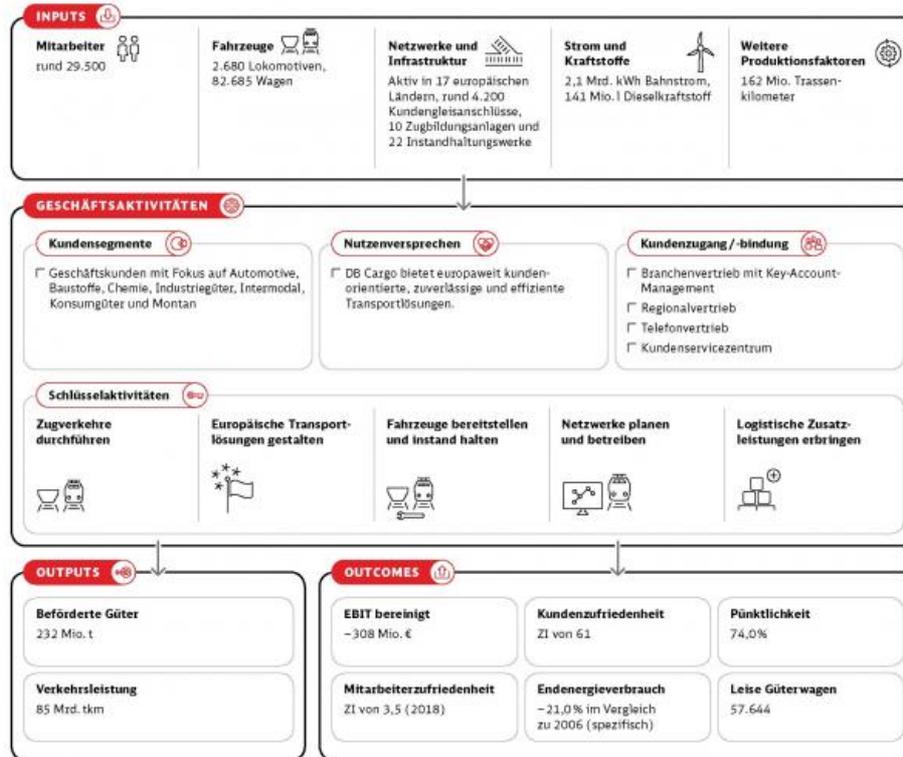
#### GESCHÄFTSFELD DB CARGO

##### Geschäftsmodell

DB Cargo bietet seinen Kunden mit rund 4.200 Kundengleisanschlüssen in Europa Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt und hat weiter den Anspruch, die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr zu sein. Das engmaschige internationale Netzwerk erstreckt sich entlang der großen europäischen Güterverkehrskorridore. Damit werden europaweite Schienentransporte in den Segmenten Ganzzüge, Einzelwagen und Kombiniertes Verkehr angeboten. Individuelle Branchenlösungen vervollständigen das Angebot. Zur Leistungserstellung werden im Wesentlichen eigene Triebfahrzeuge und Güterwagen genutzt. Die Schlüsselbranchen sind Montan, Chemie, Automotive, Baustoffe, Industrie und Konsumgüter sowie der intermodale Verkehr. Großkunden prägen die Kundenstruktur. Die führende Leistungskennzahl ist die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Die relevante Auslastungskennzahl wird in Tonnen je Zug gemessen. Die Kostenstruktur wird hauptsächlich durch die Betriebsleistung in Zugkm beeinflusst. Wesentliche Kostentreiber sind Personal-, Infrastruktur- und Instandhaltungsaufwendungen.

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

### Geschäftsmodell DB Cargo



### Märkte und Strategie

DB Cargo betreibt ein engmaschiges internationales Netzwerk und ist in 17 Ländern in Europa und in China aktiv. Dieses einzigartige Netzwerk ist das Fundament, um die führende Position von DB Cargo im europäischen Schienengüterverkehrsmarkt weiter auszubauen.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland und Europa wird langfristig wachsen. Für den europäischen Güterverkehrsmarkt wird bis 2030 aufgrund der globalen Wirtschaftsentwicklung und wachsender Handelsströme mit einem Zuwachs um mehr als 20% gerechnet. Dies ist trotz eines starken Wachstums in Lkw-affinen Gutarten allein durch den Straßengüterverkehr nicht zu bewältigen. Eine weitere große Herausforderung ist der Schutz des Klimas. Da der Güterverkehr auf der Schiene 80% weniger Treibhausgase ausstößt als der Güterverkehr auf der Straße, sind weder die deutschen noch die europäischen Klimaziele ohne eine signifikante Verkehrsverlagerung von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu erreichen. So kommt dem Schienengüterverkehr eine wachsende Bedeutung zu, und dieser Herausforderung wird sich DB Cargo stellen.

Zudem hat die Bundesregierung Maßnahmen beschlossen, den Schienengüterverkehr in Deutschland langfristig zu stärken. Zentrale Themenfelder sind eine erhöhte Leistungsfähigkeit der Infrastruktur, die Digitalisierung und Automatisierung des Schienengüterverkehrs sowie die Förderung des Einzelwagenverkehrs und multimodaler Verkehrskonzepte.

Zudem wurde bereits eine TRASSENPREISFÖRDERUNG Mitte 2018 wirksam eingeführt, um die Schiene gegenüber der Straße für zusätzliche Verkehre preislich attraktiver zu machen und Investitionen zu fördern. In Summe verfolgt die Politik in Deutschland das Ziel, den Marktanteil der Schiene im Güterverkehr langfristig zu erhöhen.

Um am Marktwachstum partizipieren zu können, muss DB Cargo zunächst in einem Turnaround seine Qualität und Produktivität in Deutschland und Europa verbessern. Das sind die Voraussetzungen für zufriedene Kunden, mehr Transportaufträge und profitables Wachstum. Damit DB Cargo seinen strategischen Entwicklungsbeitrag zur Strategie STARKE SCHIENE leisten kann, wurde das Programm Starke Cargo aufgesetzt. Hier wurden in mehreren Modulen Abläufe, Prozesse und Strukturen sowohl in der Produktion -insbesondere auch im Einzelwagenverkehr - als auch an den Schnittstellen zum Vertrieb justiert, um die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen und DB Cargo zukunftsfähig aufzustellen.

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

- DB Cargo wird **ROBUSTER**: DB Cargo wird die notwendigen Kapazitäten bei Fahrzeugen und Personal beschaffen und sich damit auf profitables Wachstum und technologische Innovationen ausrichten. Hierzu werden wir in die intelligente Erweiterung der Flotte (Multisystemloks und modulare Güterwagen) investieren und den Automatisierungsgrad der Flotten und die Instandhaltung vorantreiben. Zur Verbesserung der operativen Leistungsfähigkeit werden wir, auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, gezielt operatives Personal (Lokführer, Rangierer und Wagenmeister) nachführen und weiterqualifizieren sowie über wettbewerbsfähigere, je nach Lebensphasen wählbare Einsatzbedingungen verhandeln.
- DB Cargo wird **SCHLAGKRÄFTIGER**: DB Cargo wird die internen und kundenspezifischen Prozesse durch Fokussierung und Vereinfachung der Organisation weiter stabilisieren. Hierzu werden wir eine Kultur der Exzellenz und des Anpackens implementieren, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit für unsere Kunden kontinuierlich zu steigern. Für die zuverlässige Steuerung des operativen Personals, der Netzwerke und des operativen Betriebs werden wir die Digitalisierung und Automatisierung (zum Beispiel Planung, Disposition, Durchführung, automatisierte Zugabfertigung und papierloser Transport) vorantreiben. Auf europäischer Ebene werden wir uns für eine Harmonisierung von Verfahren und Vorschriften wie den europäischen Bremsregelungen und Rahmenbedingungen (TCR) aktiv einsetzen und selbst in Vorleistung gehen.
- DB Cargo wird **MODERNER**: DB Cargo wird einen klaren Mehrwert für seine Kunden schaffen und die Attraktivität seiner Produkte nicht zuletzt durch den Einsatz digitaler Technologien und den mühelosen Wechsel zwischen Verkehrsmodi erhöhen. Hierzu werden wir uns einerseits auf den Betrieb eines leistungsfähigen und wirtschaftlich tragfähigen Einzelwagenverkehrs und andererseits auf internationale Wachstumssegmente, multimodale Tür-zu-Tür-Transporte und intermodale Lieferkettensteuerung fokussieren.

## Digitalisierung und Innovation

- DB Cargo treibt die Digitalisierung seiner Güterwagenflotte voran: Ende des Berichtsjahres waren bereits rund 43.700 Wagen mit modernster Telematik und intelligenter Sensorik ausgerüstet. Bis Ende 2020 soll die komplette Flotte von rund 68.000 Wagen in Deutschland digital ausgestattet sein.
- Im April 2019 hat die Arbeitsgemeinschaft DB Cargo/VTG die Ergebnisse des Forschungsprojekts AUFBAU UND ERPROBUNG VON INNOVATIVEN GÜTERWAGEN dem BMVI vorgestellt.
- Wagon Intelligence bietet mit seiner Digital Product Suite ein umfangreiches Angebot an Lösungen im Rahmen der Digitalisierung. Durch den Einsatz von Wagon Timer (Erkennen und Reduzieren von Standzeiten), Wagon Compass (transparente Darstellung der Güterwagenfahrt), Wagon Operator (Transparenz der Zugbildungsanlagen und Entladestellen zur Erkennung und Vermeidung von Staus), Wagon Shock Detector (Erkennen von Stößen europaweit) und Wagon Analytics (Massendatenauswertung über Staupunkte, Laufzeiten und -wege) erhöhen wir die Transparenz, können unseren Kunden innovative Dienstleistungen anbieten und Arbeitsabläufe bei DB Cargo optimieren.
- Mit Siemens Mobility hat DB Cargo einen Vertrag zur vorausschauenden Instandhaltung unterzeichnet. Mit der Partnerschaft schließen sich in Europa erstmals ein Hersteller und ein EVU zusammen, um auch nach der Auslieferung der Fahrzeuge technische Daten auszutauschen und zu verwerten. Mit der sogenannten Condition-based Maintenance werden Fahrzeuge nicht mehr nach starren Fristen, sondern je nach Bedarf und orientiert an ihrem aktuellen Zustand instand gehalten. Durch die Umstellung auf eine zustandsbasierte und vorausschauende Instandhaltung kann die Verfügbarkeit und entsprechend die Wirtschaftlichkeit erhöht werden.

## Umweltmaßnahmen

- DB Cargo hat 2017 und 2018 ein umfangreiches Programm zur Beschaffung von insgesamt 100 elektrischen Mehrsystemloks (MS-Lok) der BR 193 angestoßen, die im Berichtsjahr ausgeliefert wurden und im Einsatz sind. Durch den Einsatz der neuen MS-Loks wird eine signifikante Energieeinsparung realisiert.
- Das Fahrassistenzsystem LEADER NR. 08 (Locomotive Engineer Assist Display and Event Recorder) ist seit Herbst 2016 in Betrieb. Im Berichtsjahr wurden 641 elektrische Triebfahrzeuge der relevanten Baureihen 145, 152, 185 und 187 mit LEADER ausgerüstet. Das System funktioniert wie ein persönlicher Assistent und gibt Tipps, wie man den Zug am besten durch das jeweilige Streckenprofil steuern und Fahrplanpuffer ausnutzen kann. Seit Mai 2019 wurden alle LEADER-Geräte an die betrieblichen Livedaten der DB Netz AG angeschlossen. Dadurch wird die Berechnung der Fahrempfehlungen mit den Informationen zur tatsächlichen Betriebslage ergänzt. Leader verarbeitet statistische Daten und zeigt dem Fahrzeugführer Fahrempfehlungen für eine energiesparende Fahrweise an.
- Moderne elektrische Triebfahrzeuge können elektrische Energie beim Bremsen wieder ins Bahnstromnetz zurückspeisen. DB Cargo hat bei 180 Triebfahrzeugen der BR 185.1 die Ausschöpfung der maximal zulässigen Bremskräfte im automatischen Fahr- und Bremsbetrieb optimiert, sodass sich die Energieeffizienz dieser Triebfahrzeuge merklich verbessert.

## Entwicklung im Berichtsjahr

- Leistungs- und Ergebnisentwicklung durch eingetrübtes konjunkturelles Umfeld schienenaffiner Branchen (vor allem Stahl) weiter rückläufig.
- Güterverkehrsoffensive mit positivem Beitrag.

Die Pünktlichkeit stieg getrieben durch die Entwicklung in Deutschland deutlich. Hier wirkten die ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der PÜNKTLICHKEIT.

Die Kundenzufriedenheit hat sich nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder leicht verbessert. Unverändert werden die Produktionsqualität und die Wagenverfügbarkeit kritisch bewertet. An der zentralen Kundenzufriedenheitsanalyse haben sich rund 850 Kunden beteiligt.

Die Leistungsentwicklung war getrieben durch die Entwicklung in Central Europe weiter rückläufig. Alle Leistungskennzahlen gingen vor allem infolge des konjunkturellen Abschwungs in schienenaffinen Branchen zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung bleibt angespannt. Die Umsatzentwicklung war auf Vorjahresniveau, aber insbesondere die Entwicklung des Personal- und Materialaufwands führte dazu, dass die operativen Ergebnisgrößen zurückgingen.

- Die Umsätze wurden zu 81% in Central Europe, zu 13% in Western Europe und zu 6% in Eastern Europe generiert. Der Umsatz lag auf Vorjahresniveau. Effekte aus Leistungsverlusten in Deutschland wurden durch sonstige Umsatzerlöse (unter anderem Spezialverkehre) sowie Leistungszuwächse bei den Europa-Asien-Verkehren kompensiert.

DB Cargo	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
Pünktlichkeit in %	74,0	72,8	-	-	72,7
Kundenzufriedenheit in ZI	61	60	-	-	67
Beförderte Güter in Mio. t	232,0	255,5	-23,5	-9,2	271,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	85.005	88.237	-3.232	-3,7	92.651
Betriebsleistung in Mio. Trkm	162,5	165,8	-3,3	-2,0	175,6
Auslastung in t pro Zug	523,2	532,3	-9,1	-1,7	527,5
Gesamtumsatz in Mio. €	4.449	4.460	-11	-0,2	4.528
Außenumsatz in Mio. €	4.188	4.177	+11	+0,3	4.209
EBITDA bereinigt in Mio. €	13	54	-41	-75,9	130
EBIT bereinigt in Mio. €	-308	-190	-118	+62,1	-90
EBIT-Marge (bereinigt) in %	-6,9	-4,3	-	-	-2,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	570	587	-17	-2,9	328
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	29.525	28.842	+683	+2,4	28.257
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,5	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote	98,9	-	-	-	96,5
Folgeworkshops in %	-	-	-	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	11,5	11,5	-	-	11,2

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Cargo					
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-21,0	-20,4	-	-	-17,1
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	57.644	50.409	+7.235	+14,4	39.604

- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+18,9%/+75 Mio. €) stiegen vor allem aufgrund der ganzjährigen TRASSENPREISFÖRDERUNG deutlich (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen).

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Personal- und Materialaufwand:

- Der Materialaufwand (+3,2%/ +81 Mio. €) lag vor allem aufgrund gestiegener eingekaufter Transportleistungen über dem Niveau des Vorjahres.
- Der Personalaufwand (+5,3%/ +87 Mio. €) erhöhte sich tarifbedingt sowie infolge eines Personalaufbaus insbesondere in Central Europe deutlich.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-9,5%/ -65 Mio. €) gingen vor allem aufgrund des IFRS-16-EFFEKTS zurück (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- Die Abschreibungen (+31,6%/ +77 Mio. €) stiegen im Wesentlichen aufgrund des IFRS-16-Effekts sowie investitionsbedingt an.

Die Brutto-Investitionen gingen leicht zurück. Kompensierend wirkte dabei der IFRS-16-Effekt.

Per 31. Dezember 2019 waren 67% der Mitarbeiter in Central Europe beschäftigt, 14% in Western Europe und 13% in Eastern Europe. Die Zahl der Mitarbeiter stieg vor allem in Central Europe an. Gegenläufig wirkte die fluktuations- und leistungsbedingte Reduzierung der Mitarbeiter in Western Europe.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Mitarbeiterbefragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops stieg national und international auf ein sehr hohes Niveau.

Der Frauenanteil blieb stabil.

Der spezifische Endenergieverbrauch wurde im Vergleich zum Basisjahr 2006 und gegenüber dem Vorjahr weiter reduziert.

#### REGION CENTRAL EUROPE

- Zusätzliche Belastungen durch konjunkturbedingt schwache Leistungsentwicklung.
- Positive Effekte aus Schienengüterverkehrsoffensive.
- Geschäftsausbau in Belgien.
- Nachführung von operativem Personal zur Stabilisierung der Produktion.
- Operative Ergebnisentwicklung unter Druck.

Region Central Europe	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	225,2	235,9	-10,7	-4,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	68.265	71.343	-3.078	-4,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	127,3	134,0	-6,7	-5,0
Gesamtumsatz in Mio. €	4.859	4.852	+7	+0,1
Außenumsatz in Mio. €	3.375	3.451	-76	-2,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	-9	75	-84	-
EBIT bereinigt in Mio. €	-230	-98	-132	+135
Brutto-Investitionen in Mio. €	455	521	-66	-12,7
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	19.741	18.978	+763	+4,0

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war insbesondere durch den Rückgang in der Rohstahl- und Fahrzeugproduktion in Deutschland rückläufig. Gegenläufig wirkte die Geschäftsausweitung in Belgien kompensierend. Die Auslastung (Tonnen pro Zug) konnte weiter leicht verbessert werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist weiterhin herausfordernd. Die Ertragssteigerungen konnten die Aufwandssteigerungen nicht ausgleichen, sodass die operativen Ergebnisgrößen zurückgingen.

- Trotz des Leistungsrückgangs lag der Umsatz auf Vorjahresniveau. Dies resultierte unter anderem aus höheren Umsätzen aus eingekauften Transportleistungen unter anderem zur Stabilisierung der Produktion in Deutschland. Der Außenumsatz ging leistungsbedingt zurück.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem aufgrund der Trassenpreisförderung deutlich (gegenläufige Effekte in den Umsatzerlösen).

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Personal- und Materialaufwand:

- Der Materialaufwand erhöhte sich vor allem infolge gestiegener eingekaufter Transportleistungen unter anderem zur Stabilisierung der Produktion in Deutschland spürbar. Darüber hinaus wirkten auch Preiserhöhungen.
- Der Personalaufwand stieg tarifbedingt sowie infolge der Nachführung von operativem Personal bei der DB Cargo AG.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte vorrangig aus höheren bezogenen Dienstleistungen. Der aufwandsmindernde IFRS-16-EFFEKT wurde mehr als kompensiert.
- Der Anstieg der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus dem IFRS-16-Effekt.

Die Brutto-Investitionen gingen - durch geringere Investitionsmaßnahmen - zurück. Steigernd wirkte der IFRS-16-Effekt.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich vor allem durch Einstellungen im operativen Bereich in Deutschland sowie infolge der Geschäftsausweitung in Belgien und Italien.

#### REGION WESTERN EUROPE

- Konjunkturbedingter Nachfragerückgang sowie negative Effekte in Frankreich.
- In Großbritannien wirkten Unsicherheiten über die Ausgestaltung des Brexits.
- Insgesamt erfreulicher Geschäftsverlauf.

	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Region Western Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	46,4	48,5	-2,1	-4,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	11.906	11.910	-4	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm	27,3	23,6	+3,7	+15,7
Gesamtumsatz in Mio. €	675	640	+35	+5,5
Außenumsatz in Mio. €	546	516	+30	+5,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	91	48	+43	+89,6
EBIT bereinigt in Mio. €	15	-9	+24	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	82	47	+35	+74,5
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	4.190	4.365	-175	-4,0

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war differenziert. Die Betriebsleistung verzeichnete Zuwächse. Die Verkehrsleistung lag auf Vorjahresniveau. Die Auslastung (Tonnen pro Zug) ist gesunken. Positiv wirkte die Entwicklung in Spanien. Dämpfend wirkten die erneuten Streiks in Frankreich sowie Unwetter am Jahresende 2019.

Die wirtschaftliche Entwicklung lag deutlich über dem Vorjahr: Die Erträge wuchsen stärker als der Aufwand, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen verbesserten.

- Der Umsatz stieg infolge des Wegfalls der negativen Effekte aus dem Vorjahr (Streiks in Frankreich und Unwetter in Europa) sowie durch Zuwächse unter anderem in den Bereichen Metall und Intermodal.
  - Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Wesentlichen infolge höherer Erträge aus Fahrzeugverkäufen in Großbritannien.
- Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Materialaufwand:

- Der Materialaufwand stieg vor allem infolge höherer eingekaufter Transportleistungen. Kompensierend wirkten unter anderem niedrigere Instandhaltungsaufwendungen infolge der Übernahme von Leistungen, die bisher konzernextern erbracht wurden.
- Der Personalaufwand stieg leicht infolge eines Ausbaus der Instandhaltungstätigkeiten und Gehaltsanpassungen.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren infolge des IFRS-16-EFFEKTS (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen) rückläufig.
- Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund des IFRS-16-Effekts.

Die Investitionen stiegen insbesondere in Großbritannien sowie durch den IFRS-16-Effekt deutlich.

Die Mitarbeiterzahl ging per 31. Dezember 2019 vor allem fluktuations- und leistungsbedingt zurück.

#### REGION EASTERN EUROPE

- Insgesamt positive Umsatzentwicklung, insbesondere bedingt durch die Europa-Asien-Verkehre.
- Preismaßnahmen glichen Faktorkostensteigerungen aus.
- Steigerung Personalkosten infolge angespannter Arbeitsmarktlage.
- Konjunkturbedingter Rückgang der Verkehrsleistungen in Polen.

	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Region Eastern Europe				
Beförderte Güter in Mio. t	15,5	16,7	-1,2	-7,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.834	4.984	-150	-3,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	7,9	8,1	-0,2	-2,5
Gesamtumsatz in Mio. €	411	310	+101	+32,6
Außenumsatz in Mio. €	267	210	+57	+27,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	35	25	+10	+40,0
EBIT bereinigt in Mio. €	12	11	+1	+9,1
Brutto-Investitionen in Mio. €	33	19	+14	+73,7
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	3.950	3.927	+23	+0,6

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe bezogen auf die Verkehrs- und Betriebsleistung entwickelte sich schwächer. Die Menge der beförderten Güter sank deutlich, unter anderem infolge von geringeren Kapazitäten in den polnischen Seehäfen sowie Rückgängen im Kohleverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war annähernd stabil: Die Umsatzzuwächse wurden unter anderem durch höhere Faktorkosten weitgehend aufgezehrt.

- Der Umsatz stieg im Wesentlichen preisbedingt. Zudem zeigten auch Logistikdienstleistungen und die Europa-Asien-Verkehre eine positive Entwicklung.
  - Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen infolge des Wegfalls positiver Effekte aus dem Verkauf von Lokomotiven und Güterwagen im Vorjahr zurück.
- Auf der Aufwandsseite kam es zu einem Anstieg, getrieben durch den Materialaufwand:

- Der Materialaufwand stieg im Wesentlichen infolge höherer Transportleistungseinkäufe für die Chinaverkehre deutlich.
- Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund von Tarifierhöhungen, vor allem getrieben durch eine angespannte Arbeitsmarktlage in Osteuropa.

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich. Dies resultierte aus dem IFRS-16-Effekt (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- Die Abschreibungen nahmen infolge des IFRS-16-Effekts deutlich zu.

Die Investitionen stiegen infolge des IFRS-16-Effekts.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich unter anderem infolge von Einstellungen für den Korridor Europa-Asien 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-Schieneninfrastruktur - in	Veränderung			
	2019	2018	absolut	%
Deutschland				
Infrastrukturkunden	442	440	+2	+0,5
Konzernintern	18	18	-	-
Konzernextern	424	422	+2	+0,5
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.090	1.085	+5	+0,5
Konzerninterne Bahnen	722,1	736,2	-14,1	-1,9
Konzernexterne Bahnen	368,2	349,2	+19,0	+5,4
Anteil konzernexterner Bahnen in %	33,8	32,2	-	-
Stationshalte in Mio. Stopps	156,4	154,1	+2,3	+1,5
Konzerninterne Bahnen	116,3	117,1	-0,8	-0,7
Konzernexterne Bahnen	40,2	37,0	+3,2	+8,6

Die Trassennachfrage und die Zahl der Stationshalte entwickelten sich 2019 insgesamt weiter positiv. Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen konzernexterne Bahnen weiter Marktanteile, während die Nachfrage konzerninterner Bahnen in Summe zurückging.

Die leicht positive Entwicklung im SPNV ergab sich durch Mehrbestellungen infolge höherer Regionalisierungsmittel.

### Brückenprogramm der LuFV II erfolgreich beendet

Seit 2015 haben wir insgesamt 902 Brückenbauwerke umfassend erneuert. Damit wurde der vertraglich vorgeschriebene Zielwert aus der LuFV II von 875 deutlich überschritten. Neben der Modernisierung der Brücken bauen und sanieren wir Straßen- oder Fußgängerüberführungen, ersetzen Durchlässe beziehungsweise Bahnübergänge durch neue Brücken und führen laufende Sanierungsarbeiten an bestehenden Bauwerken durch. Die Substanz der Anlagen wird durch die hohen Investitionen deutlich verbessert. In den kommenden zehn Jahren soll im Rahmen der LuFV III die Erneuerung von weiteren 2.000 Eisenbahnbrücken angegangen werden.

### Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 für das Bestandsnetz

Die Laufzeit der LuFV II endete zum 31. Dezember 2019. Während der fünfjährigen Laufzeit haben wir die Modernisierung des Bestandsnetzes weiter intensiv vorangetrieben. Das vertragliche Ziel, in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt 20 Mrd. € - bestehend aus dem Infrastrukturbeitrag des Bundes, Dividendenausschüttungen der DB AG und DB-Eigenmitteln - für Investitionen in das Bestandsnetz einzusetzen, wurde erfüllt.

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird ab 2020 durch die LuFV III mit einer deutlich erhöhten Mittelausstattung fortgeführt. Nach über zweijährigen Verhandlungen haben sich der Bund - vertreten durch das BMVI und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) - und der DB-Konzern auf eine Vereinbarung mit einer Laufzeit von zehn Jahren verständigt, die zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis zum Jahr 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen (davon 24 Mrd. € aus DB-Mitteln). Die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel für Investitionen und Instandhaltung steigen gegenüber der LuFV II damit im Durchschnitt um rund 54%. Sowohl Bund als auch DB-Konzern erhöhen ihre Beiträge deutlich. Darüber hinaus soll das Nachsteuerergebnis der EIU an den Bund ausgeschüttet und vollständig wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert werden.

Neben dem technischen Bedarf wurden auch weitere signifikante Zusatzbedarfe anerkannt, zum Beispiel für Maßnahmen des kapazitätsschonenden Bauens, die Aufhöhung der Bahnsteige zur Schaffung von Barrierefreiheit, digitalen BOS-Funk und Videoanlagen. Zudem wurde erstmals eine vertragliche Regelung zum Abbau des Investitionsrückstaus (Nachholbedarf) in der LuFV III festgelegt. Hierfür werden insgesamt rund 4,5 Mrd. € in besonders kritischen Gewerken bereitgestellt.

Weiterhin wurden jährliche Zielwerte für die einzelnen Qualitätskennzahlen vereinbart, die eine kontinuierliche Verbesserung der Infrastrukturqualität gewährleisten. Während der Laufzeit der LuFV III werden Bund und DB-Konzern untersuchen, ob die Systematik der Qualitätskennzahlen modifiziert werden und dabei auch zukünftig der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zwischen den eingesetzten Mitteln und der erzielbaren Infrastrukturqualität bei der Zielwertbemessung zur Anwendung kommen kann.

Die längere Laufzeit schafft mehr Planungssicherheit für uns und die Wirtschaft. So können Kapazitäten bei Bau- und Planungsfirmen zukunftssicher aufgebaut und langfristige Vereinbarungen mit Lieferanten geschlossen werden. Das ist ein Anreiz für Kontinuität und Innovationen in der Bahnbaubranche.

### Entwicklungen beim Projekt Stuttgart-Ulm

Am 26. Januar 2018 hatte der Aufsichtsrat der DB AG beim Projekt Stuttgart 21 einen Finanzierungsrahmen von 8,2 Mrd. € genehmigt. In diesem Finanzierungsrahmen enthalten ist ein Puffer von knapp 0,5 Mrd. € zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse, der nur bei vorheriger Zustimmung des Aufsichtsrats in Anspruch genommen werden kann. Am 19. Juni 2019 hat der Aufsichtsrat diesen Puffer freigegeben, um damit mögliche Kostensteigerungen aufgrund erhöhter Marktpreise bei den noch ausstehenden Vergaben zu finanzieren.

### 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. Der Einstieg in die Anwendung von BIM ist im DB-Konzern gelungen. Die DB Engineering & Consulting GmbH (DB E&C) hat bereits zahlreiche BIM-Projekte erfolgreich abgeschlossen. Aktuell wendet sie die BIM-Methode in rund 100 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an und setzt zu diesem Zweck modernste digitale Technologien zur Bestandsdatenerfassung, Planung und Bauüberwachung ein. DB Netze Personenbahnhöfe plant und baut seit Januar 2017 alle neuen Bahnhofprojekte auf Basis der BIM-Methode. DB Netze Fahrweg hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Seitens des Bundes wurde 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 Netze Fahrweg die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Mit der DB-BIM-Strategie wurden die Leitplanken für die weitere Entwicklung und Verbreitung der Methode gesetzt. Langfristiges Ziel ist es, einen sogenannten digitalen Zwilling der Anlagen der DB Netze Fahrweg zu schaffen, der für die Simulation von Plan-, Bau- und Betriebsszenarien verwendet wird.

### Fahrplan 2020

DB Netze Fahrweg hat mit 140 Fahrplankonstrukteuren im Netzfahrplan an einem stabilen Fahrplan für 2020 gearbeitet. Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter steigt, zeigen vor allem die Anmeldungen von konzernexternen EVU für Trassen im Netzfahrplan 2020. Ihr Anteil hat sich im SPFV im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt. Ähnlich ist die Entwicklung beim SPNV und beim Güterverkehr, wo die Anmeldungen von konzernexternen Unternehmen um über 39% beziehungsweise 37% anwachsen. Der Fahrplanprozess folgt klaren Regeln und wird von der BNetzA überwacht.

### Entwicklung der Infrastruktur

Im Berichtsjahr sind rund 10,6 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Streckennetzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen geflossen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel von rund 4,3 Mrd. € sowie rund 2,3 Mrd. € für die Instandhaltung. Insgesamt sind über 50 Großprojekte in Planung und Bau. Für Großprojekte des Bundesverkehrswegeplans wurden im Berichtsjahr rund 2,3 Mrd. € investiert. Informationen über aktuelle und zukünftige Bauprojekte finden Sie in unserem → BAUINFOPORTAL.

### INBETRIEBNAHMEN

Knapp 30 Projekte wurden im Berichtsjahr fertiggestellt. Dazu gehörten unter anderem:

- Im Rahmen der 2. Ausbaustufe des Eisenbahnknotens Magdeburg erfolgte am 12. Mai 2019 die Inbetriebnahme der neuen Bahnsteige 2-5 sowie der dazugehörigen Eisenbahninfrastruktur.
- Im Rahmen des Vorhabens Ausbaustrecke (ABS) Hoyerswerda-Horka-Grenze D/PL erfolgte im Oktober 2019 die zweigleisige Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Niesky-Horka.

### IM BAU

#### Projekt Stuttgart - Ulm

Für das Teilprojekt Stuttgart 21 sind im Berichtsjahr die Bauarbeiten weiter vorangeschritten:

- Mit über 49 km Länge sind mehr als 80% der Tunnel für Stuttgart 21 vorgetrieben und ausgehoben.
- Beim Bau des künftigen Hauptbahnhofs sind fünf Vollkelche, zwei Restkelche sowie insgesamt zwölf Kelchfüße betoniert. Zudem laufen die Arbeiten an der Bodenplatte des Bahnhofs. Die Arbeiten am Nord- sowie Südkopf sind weiter fortgeschritten.
- Im Fildertunnel ist die vierte und letzte Schildfahrt der Tunnelvortriebsmaschine beendet. In den Zuführungstunneln Cannstatt, Feuerbach sowie Ober- und Untertürkheim erfolgt die Herstellung der Innenschale.
- Die Fahrbahnplatte der Neckarbrücke wird betoniert.
- Infolge einer Klage vor dem Verwaltungsgerichtshof wurde im Dezember 2018 im Flughafenbereich für den Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1.3a die Entscheidung zur Wiedereinsetzung des Sofortvollzugs aufgehoben. Die Heilung des Planfeststellungsverfahrens und Wiederherstellung des Sofortvollzugs durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erfolgte im Oktober 2019. In der Folge wurde ein Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen den Änderungsplanfeststellungsbeschluss eingereicht. Eine gerichtliche Entscheidung hierzu steht noch aus.
- Bei der NBS Wendlingen-Ulm ist der Tunnelvortrieb von insgesamt 62 km weitestgehend abgeschlossen. Im Albvorlandtunnel sind die Vortriebsarbeiten mit beiden Tunnelvortriebsmaschinen abgeschlossen. Erste Abschnitte der Kleinen und Großen Wendlinger Kurve befinden sich in Bau. An der Filstalbrücke, dem Bindeglied zwischen Boßler- und Steinbühlentunnel erfolgt die Betonage des Brückenoberbaus, zahlreiche Pfeiler sind fertiggestellt. Entlang der Strecke auf der Albhochfläche sowie dem Albstiegstunnel erfolgen die eisenbahntechnische Ausrüstung und der Bau der festen Fahrbahn.

#### Modernisierung Stuttgarter Hauptbahnhof

Das historische Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs, der Bonatzbau, wird parallel zum Bahnprojekt Stuttgart- Ulm (S21) ab Anfang 2020 umfangreich modernisiert. Das denkmalgeschützte Bauwerk erhält ein neues Tragwerk und moderne Gebäudetechnik. Zusätzlich entstehen am Hauptbahnhof Stuttgart mehrere neue unterirdische Gebäude und neu gestaltete Bahnhofsvorplätze.

Ende März 2019 wurde mit den ersten vorbereitenden Arbeiten für ein bauzeitliches Servicegebäude am Bahnsteig 1 begonnen. Dieses wird seit Ende April 2019 gebaut. Seit Juni 2019 wird zudem eine Wartehalle auf dem Kurt-Georg-Kiesinger-Platz errichtet. Die neue Halle bietet während des Umbaus des Empfangsgebäudes eine beheizte Wartefläche mit Sitzplätzen für rund 120 Reisende. Der Beginn der Hauptbauarbeiten ist für Anfang 2020 vorgesehen. Erste Teilflächen stehen den Reisenden voraussichtlich ab 2024 wieder zur Verfügung.

#### Ausbau Knoten Köln

Der stark frequentierte Knoten Köln soll durch insgesamt 17 Infrastrukturmaßnahmen erweitert werden. Die Baumaßnahmen zum Ausbau der S 13 von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel laufen weitestgehend planmäßig. Für das Projekt S 11 Kernpaket mit den geplanten Ausbaumaßnahmen zwischen Köln Hauptbahnhof und Bergisch Gladbach wurde die Vorplanungsphase abgeschlossen. Für die Planung von zwei zusätzlichen Nahverkehrsgleisen zwischen Köln-Hansaring und Hürth-Kalscheuren (Westspange Köln) sowie die Elektrifizierung der Eifelstrecke zwischen Hürth-Kalscheuren und Kall wurde im Februar 2019 eine Planungsvereinbarung gezeichnet. Das Projekt Ausbau südlich Gummersbacher Straße befindet sich kurz vor dem Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Im Projekt ABS 4 Köln-Aachen befinden sich die Arbeiten im PFA 1, Bf Eschweiler, und PFA 2, Aachen-Rothe Erde, in der Ausführungsphase.

#### ABS Oldenburg-Wilhelmshaven

Seit 2011 erfolgen der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven, um eine leistungsfähige und nachfragegerechte Schienenhinterlandanbindung des Tiefwasserhafens JadeWeserPort sicherzustellen.

- Für den PFA 1, Oldenburg-Rastede, erfolgt der Baubeginn der Hauptbauleistungen im Januar 2020 nach Verzögerungen wegen eines Gerichtsentscheids zu Eilanträgen im Zusammenhang mit laufenden Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss.
- Im PFA 4.1, Varel-Sande, werden die Bauarbeiten voraussichtlich planmäßig im April 2020 abgeschlossen.

- Im PFA 4.2 ist der Baubeginn im August 2019 erfolgt.
- Im PFA 5, Sande-Wilhelmshaven, laufen die Bauarbeiten in allen Bereichen planmäßig. Das elektronische Stellwerk (ESTW) Sande wird voraussichtlich im März 2020 in Betrieb genommen.
- Im PFA 6, Weißer Floh-JadeWeserPort, wurden im Dezember 2019 geänderte Planunterlagen ausgelegt.

#### **Ausbau Knoten Frankfurt**

Frankfurt am Main ist einer der am stärksten frequentierten Knoten in unserem Netz. Mit dem Infrastrukturausbauprogramm Frankfurt Rhein-Main plus sichern wir den Kapazitätsausbau im Knoten und eine gute Vernetzung zwischen Personennah- und -fernverkehr. Für den Knoten Frankfurt Hauptbahnhof neu hinzugekommen ist im Berichtsjahr unter anderem ein Fernbahntunnel, für dessen Machbarkeitsstudie im Herbst 2019 der Startschuss gegeben wurde.

#### **Wiederaufbau der Dresdner Bahn**

Die Dresdner Bahn ist ein wichtiges Verbindungsstück auf der großen Verkehrsachse nach Südosteuropa, denn sie entlastet gleichzeitig die Anhalter Bahn als wichtige europäische Verkehrsachse in Richtung Süden. Im Rahmen des Projekts werden rund 16 km Strecke neu gebaut, einschließlich der Erneuerung von neun Brücken und drei Verkehrsstationen und der Beseitigung von neun Bahnübergängen.

Erstmals in Deutschland wurde bereits vor Beginn der Bauhauptleistungen eine Schallschutzwand in Endlage errichtet, um so die Anwohner effektiv vor Baulärm zu schützen.

Die Baumaßnahmen im Abschnitt Berlin verlaufen weiterhin planmäßig. Im August 2019 wurde nach rund 22 Jahren Verfahrensdauer für den Abschnitt Blankenfelde-Mahlow im Vorhaben Dresdner Bahn der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Brandenburg erteilt.

Gegen den Beschluss wurde Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht erhoben sowie vorläufiger Rechtsschutz beantragt. Damit sind weitere Vergaben für die Bauhauptleistungen im Abschnitt Blankenfelde-Mahlow risikobehaftet.

#### **ABS 48 München - Lindau**

Die Elektrifizierung und der Ausbau der Strecke München-Lindau-Grenze D/A ermöglicht ein zeitgemäßes Fernverkehrsangebot zwischen den europäischen Metropolen München und Zürich.

Die Baurechtsverfahren wurden im Berichtsjahr für alle Abschnitte abgeschlossen. Bis 2020 werden nun die Hauptbauphasen mit umfangreichen abschnittswisen Streckensperrungen durchgeführt.

#### **Modernisierung Dortmunder Hauptbahnhof**

Am Dortmunder Hauptbahnhof begannen im Juni 2018 die Hauptbaumaßnahmen zur Modernisierung der Verkehrsstation. Nach Abschluss der Arbeiten, voraussichtlich 2024, wird der Bahnhof komplett barrierefrei sein und eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Die Arbeiten der ersten Baustufe sind bereits abgeschlossen und der Bahnsteig 26/31 wurde im Berichtsjahr in Betrieb genommen.

#### **MegaHub Lehrte**

Die wesentliche bauliche Infrastruktur des MegaHub Lehrte ist im Berichtsjahr fertiggestellt worden. Der Test- und Probetrieb hat mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 begonnen. Für April 2020 ist der Start des Probebetriebs mit öffentlichen Verkehren geplant. Auch die Gesamtinbetriebnahme der Umschlaganlage ist für 2020 vorgesehen.

### **IN PLANUNG**

#### **ABS/NBS Karlsruhe - Basel**

Die 182 km lange ABS/NBS Karlsruhe-Basel hat aufgrund ihrer geografischen Lage eine wichtige Funktion für den überregionalen und internationalen Schienenverkehr. Sie gilt als Herzstück des europäischen Güterkorridors zwischen Rotterdam und Genua.

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit März 2018 Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Die DB Netz AG hat am 11. April 2019 mit der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt eine Vereinbarung zur Planung der Sanierung beziehungsweise Fertigstellung der havarierten Oströhre abgeschlossen. Am 7. August 2019 wurde das Konzept zum Weiterbau des Tunnels Rastatt vorgestellt.

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 beplant. Für 2020 sind mehrere frühe Öffentlichkeitsbeteiligungen angedacht. Im Streckenabschnitt 8A (Güterumfahrung Freiburg) fand im Berichtsjahr die erste Erörterung unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen für den Lärmschutz statt. 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 mit Architektenwerkstatt zur Gestaltung von Schallschutzwänden veranstaltet, dessen Ergebnisse ab 2020 in die Umsetzung kommen werden.

#### **ABS/NBS Hanau-Fulda**

Mit der ABS/NBS Hanau-Würzburg/Fulda soll der bestehende Kapazitätsengpass zwischen Hanau und Fulda beseitigt werden. Zudem sollen die Reisezeiten verkürzt werden. Die Strecke ist eine der am stärksten befahrenen in Deutschland.

Im Projekt sind die Planungen für die ABS Hanau-Gelnhausen sowie die NBS Gelnhausen-Fulda vorangekommen. Bei der ABS beginnen in Kürze vorbereitende Maßnahmen wie das ESTW Gelnhausen und Brückenbauarbeiten. Mit der Region wurden zusätzliche Maßnahmen - etwa für Lärmschutz und Barrierefreiheit - erarbeitet und zur parlamentarischen Befassung an das BMVI übergeben.

Für die Trassenauswahl der NBS wurden im Untersuchungsraum aus über 1.000 Liniensegmenten 13 Varianten herausgearbeitet, verglichen und laufend in einem Dialogforum mit regionalen Interessengruppen diskutiert. Die frühe und umfassende Beteiligung der Bürger gilt als beispielhaft. Die sogenannte Variante IV wird als Antragsvariante in das Raumordnungsverfahren eingebracht. Sie kann unter anderem die Fahrzeit im Personenverkehr zwischen Frankfurt und Fulda verkürzen, das Nahverkehrsangebot verbessern und die Schallbelastung durch Zugverkehr in der Region mindern.

#### **NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar**

Der Korridor Rhein/Main-Rhein/Neckar hat deutschlandweit eines der größten Verkehrsaufkommen. Zwischen Frankfurt und Mannheim wird deshalb eine neue zweigleisige Strecke geplant, die künftig tagsüber vom Personenfernverkehr und nachts vom Güterverkehr genutzt werden soll. Die Strecke soll den bestehenden Engpass auflösen, die Kapazität erhöhen und die Fahrzeit zwischen Frankfurt und Mannheim verkürzen. 2016 haben wir die Planungen wieder aufgenommen, die seither von einem Beteiligungsprozess begleitet werden. Derzeit werden die verschiedenen Strecken- und Anbindungsvarianten untersucht.

### **Neubau 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. Aktuell laufen für alle drei PFA die baurechtlichen Verfahren. 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.

### **Schienenanbindung Feste Fehmarnbeltquerung**

Das Projekt Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung befindet sich in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Die Genehmigungsunterlagen für die PFA wurden beim EBA eingereicht. 2020 sollen die ersten öffentlichen Auslegungen erfolgen.

Parallel zu den Genehmigungsverfahren wurde eine Befassung des Deutschen Bundestages vorbereitet. Ein Bericht über das Ergebnis der Vorplanung einschließlich der Forderungen aus der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung ist am 12. April 2019 beim BMVI eingereicht und am 21. Juni 2019 dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur weitergeleitet worden.

Im Zusammenhang mit der Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung wird auch der Neubau einer Fehmarnsundquerung realisiert. Die Auswahl einer Vorzugsvariante wird voraussichtlich im ersten Quartal 2020 erfolgen.

### **Rhein-Ruhr-Express**

Die Metropolregion Rhein-Ruhr soll durch den Rhein-Ruhr-Express (RRX) enger vernetzt werden. Die Realisierung dieses Verkehrskonzepts sowie der Betrieb der weiteren Nahverkehrslinien und des Fernverkehrs erfordern den umfangreichen Aus- und Umbau der Schieneninfrastruktur. Das Projekt ist in insgesamt 15 PFA unterteilt.

Für die PFA 3.2, Duisburg, und 3.0a, Düsseldorf Flughafen, fand im September und Oktober 2019 die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen statt. Die Entwurfsplanung für den Bereich PFA 2.0, Düsseldorf-Reisholz und Düsseldorf-Benrath, wird derzeit ausgeschrieben. Im PFA 4.0, Mülheim, wurden die Bauarbeiten aufgenommen. Für den PFA 1.2, Leverkusen, und PFA 1.3, Langenfeld, wurden die Klagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse zurückgenommen.

Damit liegt nun für 6 von 15 PFA das Baurecht vor. Die Bauarbeiten in Leverkusen und Langenfeld werden derzeit vorbereitet, der Baubeginn ist für Anfang 2020 geplant.

### **Ausbau und Elektrifizierung Hochrheinbahn Basel-Erzingen**

Mit der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Erzingen (Baden) wird ein wichtiger Lückenschluss für die elektrische Traktion zwischen Basel und Schaffhausen (Schweiz) geschaffen. Durch die Elektrifizierung dieses Streckenabschnitts kann die derzeit vorhandene »Dieselinsel« beseitigt werden. Damit kann der Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Singen (Hohentwiel) zukünftig durchgehend mit elektrischen anstatt mit Dieselfahrzeugen abgewickelt werden.

Für das neue Betriebsprogramm wurde bis Mai 2019 eine verkehrliche Aufgabenstellung (VAST) erstellt. Zur Umsetzung dieses Wunschfahrplans der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) werden zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.

Zudem sollen der Ausbau der Verkehrsstationen auf 155 m Länge und 55 cm Bahnsteighöhe sowie der barrierefreie Ausbau und der Neubau von drei zusätzlichen Haltepunkten in das Projekt aufgenommen werden.

Der Nachtrag zur Planungsvereinbarung ist abgestimmt. Die Zeichnung erfolgte am 30. September 2019.

### **Ausbau und Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn**

Im Rahmen der Elektrifizierung der Südbahn soll die Bodenseegürtelbahn im Abschnitt Radolfzell und Friedrichshafen sowie Stahringen und Stockach-Hindelwangen ausgebaut und elektrifiziert werden.

Die Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen (Lph) 1 und 2 wurde im Januar 2019 gezeichnet.

Derzeit laufen die Planungen für die Lph 1. Eine Betriebsprogrammstudie wird derzeit erstellt, eine VAST und eine betriebliche Aufgabenstellung (BAST) folgen. Anschließend wird die Vorplanung ausgeschrieben.

### **Knoten Mannheim**

Das Bedarfsplanprojekt Knoten Mannheim beinhaltet mehrere Vorhaben zur Auflösung der Engpässe im Großraum Mannheim.

Im November 2018 hat das BMVI das Projekt Knoten Mannheim vom potenziellen in den vordringlichen Bedarf hochgestuft. Allerdings konnten mit der Maßnahmenkonfiguration aus der Knotenstudie Mannheim bei einem knappen Nutzen-Kosten-Verhältnis noch nicht alle Engpässe aufgelöst werden. Daher sieht das BMVI noch weiteren Optimierungsbedarf. Dieser wird aktuell im Rahmen einer Optimierungsstudie untersucht. Dabei sollen auch mögliche großräumige Umfahrungsvarianten geprüft werden. Das BMVI bezieht die betroffenen Länder, die Region und die DB Netz AG in die Erarbeitung der Studie mit ein. Ergebnis der Optimierungsstudie ist die Feststellung eines Ausbaubedarfs, der verkehrliche und volkswirtschaftliche Ziele erfüllt. Darauf aufbauend können der Planungsumfang im Bahnknoten Mannheim abgeleitet und die ersten Planungsleistungen ausgeschrieben werden. Anschließend wird die DB Netz AG im Rahmen der Planung mögliche Varianten untersuchen und bewerten sowie eine Vorzugslösung ableiten. Aus einer vorherigen Bewertung des Knotens Mannheim läuft allerdings bereits die Planung für den viergleisigen Ausbau Heidelberg-Wieblingen-Heidelberg Hauptbahnhof. Die Vergabe der Vorplanung ist erfolgt. Die Grundlagenermittlung soll bis Februar 2020 abgeschlossen sein.

### **ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe**

In einem gemeinsamen Abstimmungstermin haben sich das BMVI und die DB Netz AG darauf verständigt, den Untersuchungsraum der ABS/NBS Molzau-Graben-Neudorf-Karlsruhe weiter nach Norden auszudehnen und künftig unter dem Vorhaben ABS/NBS Mannheim-Karlsruhe zu führen. Seit Anfang September 2019 sind hier erste Planungsleistungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ausgeschrieben und sollen voraussichtlich bis Anfang 2020 vergeben werden.

In den Untersuchungen werden grundsätzliche Möglichkeiten für eine Kapazitätserhöhung im Personen- und Güterverkehr für den Ausbau der Bestandsstrecken wie auch möglicher Neubaustrecken mit Anschluss an die Eisenbahnknoten Mannheim und Karlsruhe erarbeitet. Eine Präferenzvariante kann allerdings erst ausgewählt werden, wenn die möglichen Lösungen für die gesamte Verbindung zwischen Mannheim (inklusive des Bahnknotens Mannheim) und Karlsruhe untersucht worden sind.

### **Dreigleisiger Ausbau Karlsruhe-Durmersheim**

Das Bedarfsplanvorhaben Dreigleisiger Ausbau Karlsruhe-Durmersheim soll zusätzliche Kapazität südlich von Karlsruhe schaffen. Im Juni 2019 wurde eine Machbarkeitsstudie abgeschlossen, die als Grundlage für die Erstellung der betrieblichen Aufgabenstellung dient.

### **Verlegung Fernbahnhof Hamburg-Altona**

Die Maßnahme sieht den Ersatz des bestehenden Kopfbahnhofs Hamburg-Altona durch einen Neubau am Standort Diebsteich für den Fern- und Regionalverkehr inklusive des Neubaus eines Empfangsgebäudes vor. Der bisherige S-Bahnhof in Altona bleibt bestehen. Der neue Bahnhof wird sechs Fernbahn- und zwei S-Bahngleise haben.

Im Dezember 2017 wurde der Planfeststellungsbeschluss vom EBA erlassen, aber durch den Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nord e.V. (VCD) beklagt. Hieraus resultierte eine Verfügung, die einen Baustopp für das Vorhaben bedingte.

Jedoch zeigten sich der DB-Konzern und der VCD auf Initiative der Stadt Hamburg angesichts des weiterhin noch ausstehenden Hauptsacheverfahrens bereit, im Laufe des Berichtsjahres gemeinsam einen »Faktencheck« durchzuführen, in dem unter Moderation des hamburgischen Finanzsenators Argumente für und gegen eine Bahnstrecke verlegt ausgetauscht wurden.

Im Laufe des Faktenchecks konnte eine Annäherung verzeichnet werden, die in einer abschließenden gemeinsamen Erklärung am 11. Februar 2020 mündete. Hierin wurden kapazitative Verbesserungen im Projekt sowie ein künftiges gemeinsames Dialogforum verabredet. Im Gegenzug wird nun bei Gericht protokolliert, dass der VCD seine Klage zurücknimmt, sobald die neu gewählte Bürgerschaft nach der Wahl am 23. Februar 2020 der Einigung noch formell zustimmt. Damit wären keine Rechtsverfahren zu Altona mehr anhängig, der Baustopp wäre aufgehoben und die Bauvorbereitung könnte wieder aufgenommen werden.

**Umgestaltung und Modernisierung Frankfurter Hauptbahnhof**

Voraussichtlich ab Mitte 2020 werden am Frankfurter Hauptbahnhof die Verteilerebene sowie der Nordbau umgestaltet und modernisiert. Neben neuen Zugängen erwartet die Besucher künftig auch eine neu strukturierte unterirdische Einkaufspassage. Seit Ende Januar 2019 liegt die Baugenehmigung durch das EBA vor. Gebaut wird in mehreren Bauabschnitten. Es ist geplant, die Arbeiten voraussichtlich Ende 2024 abzuschließen.

**Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg**

**GESCHÄFTSMODELL**

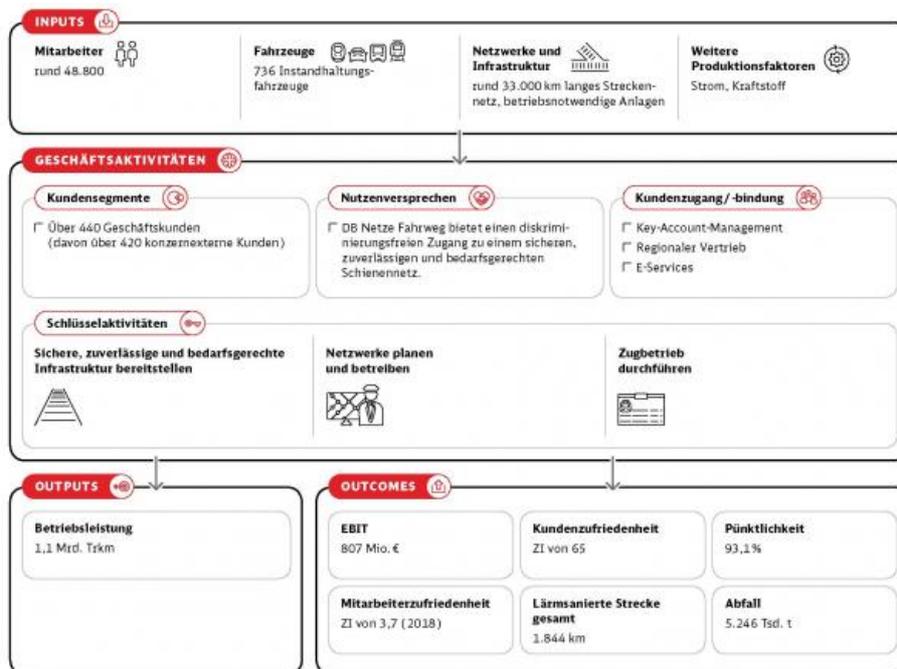
DB Netze Fahrweg betreibt mit über 33.000 km Schienen das größte Streckennetz in Europa. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf den Gleisen in Deutschland gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen, die über 90% des Gesamtumsatzes ausmachen. Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem festgelegt.

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 wichtigsten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur in längerfristigem Kontext durch Neu- und Ausbaumaßnahmen beziehungsweise gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der bestehenden Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung.

Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit für die Kunden erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen. Für das angestrebte Wachstumsziel einer Steigerung von mehr als 30% bei den Trassenkilometern ist es bedeutend, dass sich Neu- und Ausbauprojekte gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen und in Ballungsräumen konzentrieren.

Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers 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 Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, aber auch für die Finanzierung von Neu- und Ausbauprojekten.

**Geschäftsmodell DB Netze Fahrweg**



**MÄRKTE UND STRATEGIE**

Die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und zu einer höheren Nutzungsintensität der Eisenbahninfrastruktur geführt. Für die kommenden Jahre werden auf Basis der wirtschaftlichen Entwicklung 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, Angebotsweiterungen im SPFV und Senkung 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 neue Strategie STARKE SCHIENE 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. Zielsetzung sind der Ausbau der Netzkapazität, die Digitalisierung und Erneuerung des Netzes 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:

- DB Netze Fahrweg wird **ROBUSTER**: DB Netze Fahrweg strebt durch den Ausbau der Infrastruktur sowie Neu- und Ausbauprojekte eine Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen zu können. Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein Fokus auf der Erhöhung der Qualität des Bestandsnetzes. Hierbei wird eine Verbesserung der Anlagenqualität und Wirtschaftlichkeit angestrebt. Neben infrastrukturellen Maßnahmen strebt DB Netze Fahrweg im Rahmen des Kapazitätsmanagements die Etablierung einer neuen Steuerungsphilosophie an, die die Kapazitätsauslastung in den Fokus stellt. 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.
- DB Netze Fahrweg wird **SCHLAGKRÄFTIGER**: DB Netze Fahrweg setzt Maßnahmen um, die die Basis für schlagkräftige und stabile Prozesse schaffen sowie eine möglichst effiziente Organisation bilden sollen. Im Berichtsjahr wurde die Ausgestaltung eines gesamthaften kundenorientierten End-to-End-Prozesses weiter vorangetrieben. Alle Leistungs- und Unterstützungsprozesse sollen zukünftig am Kunden ausgerichtet werden.
- DB Netze Fahrweg wird **MODERNER**: Die Maßnahmen aus dem Ausbaufeld Robuster sind eine Grundlage für darauf aufbauende Ausbausteine aus dem Ausbaufeld Moderner. So stellen zum Beispiel die Maßnahmen der DB Netze Fahrweg eine Grundlage für die Zielerreichung des Ausbausteins Deutschland im Takt dar und treiben damit die Verkehrsverlagerung auf die Schiene weiter voran.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2020

Die zuständige Beschlusskammer hat am 13. Februar 2019 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2019/2020 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel. Für den SPNV sowie den Schienengüterverkehr wurden die Preise gegenüber Vorjahr um rund 2,4% angehoben. Wie in den Beschlüssen zum Trassenpreissystem (TPS) von 2018 und TPS 2019 wurden durch die BNetzA die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPNV im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des Schienengüterverkehrs abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Mitte 2020 zu rechnen.

### 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 22. Juli 2019 für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 auf rund 5 Mrd.€ fest. Der Beschluss enthält eine Anpassungsklausel: Die Obergrenze kann um LuFV-induzierte Instandhaltungsaufwendungen angehoben werden, wenn die LuFV III als sogenannte qualifizierte Vereinbarung von der Behörde anerkannt wird. Den entsprechenden Antrag hierfür haben die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH fristgerecht gestellt.

### Anreizsystem von der BNetzA genehmigt

Mit Wirkung zum 1. Juni 2019 hat die BNetzA im Mai 2019 das von der DB Netz AG für den Schienenpersonenverkehr beantragte Anreizsystem in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) per Genehmigungsfiktion genehmigt. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen werden unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig. Nachdem das Anreizsystem im Vorjahr noch abgelehnt wurde, konnte bereits Ende 2018 im Rahmen eines Marktdialogs im Personenverkehr über alle wesentlichen Eckpunkte des Anreizsystems eine Einigung erzielt werden.

Im Güterverkehr besteht Einigkeit, das Anreizsystem frühestens zum Fahrplanwechsel 2020/2021 einzuführen. Über die konkrete Ausgestaltung besteht dagegen trotz intensiver Beteiligung des Marktes noch keine abschließende Vereinbarung, sodass eine Klärung der offenen Punkte im Rahmen des SNB-Genehmigungsverfahrens bei der BNetzA erfolgen muss. Die DB Netz AG hat einen entsprechenden Antrag Anfang Oktober 2019 bei der BNetzA gestellt. Mit einer Entscheidung der BNetzA wird nicht vor Ende des ersten Quartals 2020 gerechnet.

### Entwicklungen beim Lärmschutz

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von 5,5% auf den regulären Trassenpreis vor. Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 hat sich der Zuschlag auf 7% erhöht. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. Im Berichtsjahr haben wir für das Programmjahr 2018 im LaTPS insgesamt 57.463 Anträge (für 2017: 36.646) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge rund 10 Mio. € (für 2017: rund 8 Mio. €) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral.

Ab Ende 2020 gilt das **SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ**, wonach der Betrieb von Güterzügen und Personenzügen, in die ein oder mehrere laute Wagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz grundsätzlich verboten ist. Die DB Netz AG bereitet aktuell die Umsetzung der Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes vor. Diese Vorgaben sind bei der Beantragung von Schienenwegkapazität für den Netzfahrplan 2020/2021 durch die Zugangsberechtigten verbindlich anzuwenden.

### Runder Tisch Kapazität

Der Runde Tisch Kapazität (RTK) ist Anfang Juli 2019 als branchenweites Gremium gestartet, das die wesentlichen Hebel des Kapazitätsmanagements diskutieren und Konsens über konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazitätssteuerung und -planung erzielen soll. Erklärtes Ziel des RTK ist es, kurz- und mittelfristige Maßnahmen mit konkretem Beitrag für das Gesamtsystem zu identifizieren, die im gemeinsamen Lösungsbereich liegen und somit einen Mehrwert über die eigene Arbeit der Mitglieder hinaus liefern. Dazu werden zum einen anhand konkreter Kennzahlen die aktuelle Kapazitätssituation im Netz sowie die Herausforderungen bei der Zielkonfliktlösung zwischen Fahren und Bauen auf dem Netz mit der Branche diskutiert. Zum anderen analysieren und erarbeiten drei branchenweit besetzte Arbeitsgruppen kapazitätsoptimierende Maßnahmen und bringen diese in die Umsetzung. Das sind beispielsweise die Prüfung von Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung bei Stationen, Möglichkeiten zum temporären Einsatz selektiver Türsteuerungen, die Untersuchung neuer Ansätze zur Planung und Zuteilung von Kapazitäten im Rahmen des Fahrplanprozesses oder auch Maßnahmen zur Verbesserung der dispositiven Zusammenarbeit in Engpässen.

## UMWELTMASSNAHMEN

- Nach den erfolgreichen Tests der kühlenden Wirkung weißer Schienen im Sommer 2019 haben wir erstmals den Farbanstrich im laufenden Betrieb erprobt. Dafür wurden 1.000 m Gleis auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover-Würzburg mit umweltverträglicher Farbe geweißt. Fundierte Ergebnisse werden frühestens 2020 erwartet und bilden die Grundlage für eine mögliche Ausweitung des Projekts auf weitere Strecken.

### Nachrüstung von bis zu 600 älteren Stellwerken

Der DB-Konzern rüstet ältere Stellwerke technisch nach, um die Fahrdienstleiter bei der Gleisüberwachung zu unterstützen. Im Januar 2019 wurde mit dem Einbau der neuen Technik an den Pilotstandorten Utting in Bayern und Nieukerk in Nordrhein-Westfalen begonnen. Nach den erfolgten Testbetrieben begann im Berichtsjahr der

Ausbau aller Altbaustellwerke. Bis 2024 sollen bis zu 600 Stellwerke ausgestattet sein. Die Umrüstung wird rund 90 Mio. € kosten. Neben der technischen Nachrüstung älterer Stellwerke bleiben die Planung und der Bau zur Erneuerung von dieser Zusatzmaßnahme unberührt.

## RECHTLICHE THEMEN

### Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt läuft

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit dem Vorjahr vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Im Juli 2019 wurde der Antrag auf Planänderung beim EBA eingereicht. Das entsprechende Genehmigungsverfahren wird etwa ein Jahr in Anspruch nehmen. Auf der Grundlage einer weiteren Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt soll die Wiederaufnahme des Tunnelvortriebs in der nicht havarierten Weströhre 2020 erfolgen. Seit dem Vorjahr läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potenzieller Schadensursachen weiter an.

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Netze Fahrweg					
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	93,7	93,4	-	-	93,9
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland <sup>1)</sup> in %	93,1	92,9	-	-	93,6
Kundenzufriedenheit in ZI	65	64	-	-	67
Betriebslänge per 31.12. in km	33.291	33.299	-8	-	33.348
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.089	1.084	+5	+0,5	1.072
davon konzernexterne Bahnen	368,2	349,2	+19,0	+5,4	331,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	33,8	32,2	-	-	30,9
Gesamtumsatz in Mio. €	5.652	5.511	+141	+2,6	5.364
Außenumsatz in Mio. €	1.687	1.559	+128	+8,2	1.522
Anteil am Gesamtumsatz in %	29,8	28,3	-	-	28,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.443	1.446	-3	-0,2	1.484
EBIT bereinigt in Mio. €	807	840	-33	-3,9	687
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	628	634	-6	-0,9	442
Brutto-Investitionen in Mio. €	7.441	6.901	+540	+7,8	6.601
Netto-Investitionen in Mio. €	1.055	564	+491	+87,1	660
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	48.787	46.969	+1.818	+3,9	45.375
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,7	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgeworkshops in %	99,0	-	-	-	99,1
Frauenanteil per 31.12. in %	19,2	19,2	-	-	18,8
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.844	1.758	+86	+4,9	1.701

<sup>1)</sup> Konzernexterne und -interne EVU.

## ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Pünktlichkeit und Trassennachfrage leicht höher.
- Gestiegene Umsätze aus Preis- und Mengeneffekten.
- Vor allem höhere Aufwendungen für Personal belasteten die Ergebnisentwicklung.
- Netto-Investitionen deutlich gestiegen.

Sowohl die Pünktlichkeit der konzernexternen EVU als auch die Pünktlichkeit der konzerninternen EVU stieg vor allem aufgrund der eingeleiteten VERBESSERUNGSMASSNAHMEN.

Die Kundenzufriedenheit verbesserte sich leicht. Für die Erfassung wurden rund 290 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Kunden bewerteten insbesondere unsere Leistungen in den Bereichen Servicekompetenz und Netzfahrplan positiv. Kritisch wurden vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen gesehen.

Die Betriebsleistung auf dem Netz stieg vor allem infolge einer höheren Nachfrage konzernexterner Kunden (insbesondere im Regionalverkehr) sowie von DB Fernverkehr. Dämpfend wirkte die geringere Nachfrage konzerninterner Kunden im Güter- und Regionalverkehr.

Die wirtschaftliche Entwicklung war etwas schwächer. Die positive Ertragsentwicklung wurde maßgeblich durch höhere Aufwendungen für Personal kompensiert, sodass sich die operativen Ergebnisgrößen leicht rückläufig entwickelten.

- Der Umsatz stieg durch Nachfragesteigerungen und Preiseffekte spürbar an.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+0,4%/+4 Mio. €) lagen insgesamt auf Vorjahresniveau. Geringere Erträge unter anderem aus dem Abgang von Sachanlagevermögen (Grundstücksverkauf) wurden unter anderem durch höhere Projekterträge ausgeglichen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen vor allem beim Personalaufwand:

- Der Materialaufwand (-1,9%/-37 Mio. €) ging unter anderem infolge niedrigerer Sonderbelastungen im Instandhaltungsaufwand zurück (Witterungsschäden). Höhere Energieaufwendungen wirkten dämpfend.
- Der Personalaufwand (+6,8%/+200 Mio. €) stieg tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeiterzahl.
- Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+4,4%/+52 Mio. €) resultierte insbesondere aus gestiegenen Aufwendungen für Schadenersatz sowie mengenbedingt höheren IT-Leistungen. Vor allem niedrigere Mietaufwendungen wirkten teilweise kompensierend.
- Die Abschreibungen (+5,0%/+30 Mio. €) stiegen infolge niedrigerer Zuschreibungen auf Schadschwellen und investitionsbedingt deutlich.

Das Investitionsvolumen erhöhte sich infolge der Zunahme der Netto-Investitionen spürbar. Diese resultierte insbesondere aus höheren Investitionen in Ausbauprojekte (im Wesentlichen Projekt Stuttgart-Ulm) und höheren Investitionen in das Bestandsnetz.

Die Zahl der Mitarbeiter ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops war stabil auf sehr hohem Niveau. Der Frauenanteil blieb unverändert. Im Rahmen des LÄRMSANIERUNGSPROGRAMMS haben wir auch im Berichtsjahr weitere Strecken lärmsaniert.

### Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

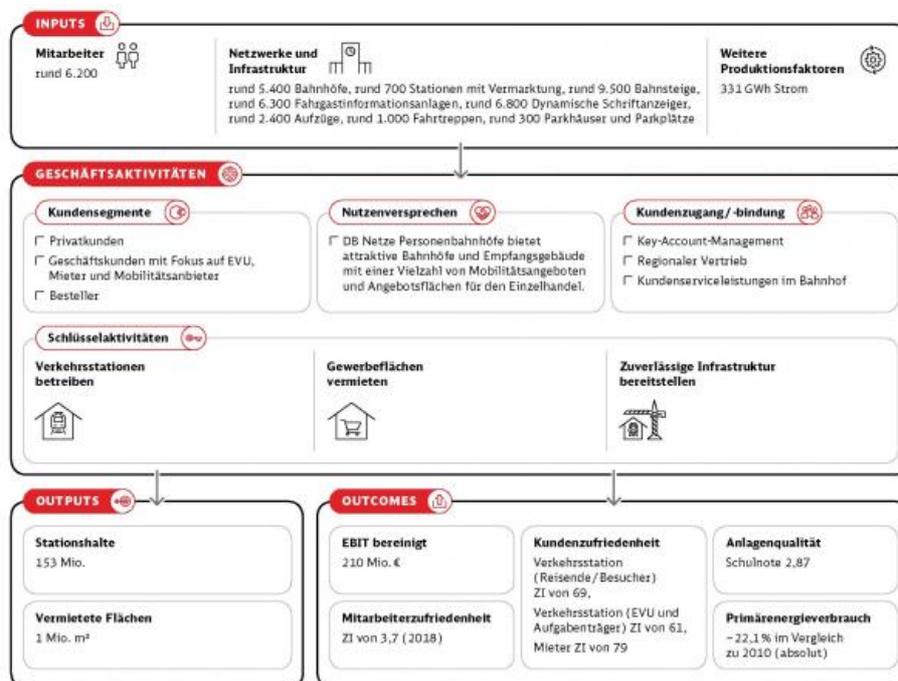
#### GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofsoperator Europas. Neben dem Kerngeschäft - der Entwicklung und dem Betrieb von Bahnhöfen - vereint das Geschäftsfeld vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahnhof. Mit rund 1,0 Mio. m<sup>2</sup> Mietfläche zählen wir zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

An unseren Bahnhöfen halten täglich mehr als 420.000 Züge von über 110 EVU mit insgesamt über 20 Millionen Reisenden und Besuchern. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, setzen wir besondere Schwerpunkte in den Bereichen Service, Sicherheit und Sauberkeit. Zudem kümmern sich unsere Bahnhofsmanagements vor Ort um den reibungslosen Betriebsablauf.

Unser Bahnhofportfolio 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.

#### Geschäftsmodell DB Netze Personenbahnhöfe



Umsätze werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert, Anteil: rund 70%) 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 wächst und verändert sich. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung enorm. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird zunehmend hinterfragt. Strukturen in der Gesellschaft erneuern sich: Die Altersschere geht weiter auseinander; Städte wachsen und stoßen an ihre infrastrukturellen Grenzen; ländliche Räume schrumpfen und müssen zugleich den Zugang zu Mobilität erhalten. Um die Zukunft mitzugestalten, haben wir unsere Strategie in wesentlichen Punkten weiterentwickelt. Grundlage für die Strategieumsetzung ist die Neuausrichtung der Organisation: Die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation wird konsequent an den Reisenden und Besuchern ausgerichtet. Die Zentrale wurde auf ein neues Prozessmodell und eine neue Organisationsstruktur umgestellt. In den Regionen wird dies ab April 2020 ebenfalls umgesetzt. Die Neuausrichtung zahlt aktiv auf die Strategie STARKE SCHIENE mit ihren drei Ausbaufeldern Robuster, Schlagkräftiger und Moderner ein.

- DB Netze Personenbahnhöfe wird **ROBUSTER**: Kern dieses Ausbaufelds ist die qualitative und kapazitative Entwicklung unserer Bahnhöfe für mehr Reisendenwachstum und mehr Besucher. 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.
- DB Netze Personenbahnhöfe wird **SCHLAGKRÄFTIGER**: Unsere Prozesse beginnen beim 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 End-to-End-Verantwortung für alle unsere Prozesse. Dabei haben wir die Wirkung auf den Endkunden 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 in der Produktion und im Betrieb effizienter zu sein.
- DB Netze Personenbahnhöfe wird **MODERNER**: Unsere Services am Bahnhof müssen unseren Kunden nutzen und ihren Aufenthalt verbessern. Kostenloses WLAN an großen Bahnhöfen und komfortable Aufenthaltsbereiche ermöglichen es den Reisenden schon heute, Wartezeiten sinnvoll zu nutzen. Dieses Angebot bauen wir weiter aus und erreichen eine stetig steigende Verfügbarkeit. Wir wollen das Kundenerlebnis an unseren Bahnhöfen stärken und dabei eine angenehme Aufenthaltsqualität schaffen. Dafür bringen wir neue Angebote und Dienstleistungen an unsere Bahnhöfe. Im ersten Schritt werden wir für 16

ZUKUNFTSBAHNHÖFE spezifische Konzepte entwickeln und diese bis Ende 2020 verproben. Seit 2018 stellen wir kontinuierlich auf eine NEUE REISENDENINFORMATION an den Bahnhöfen um und wollen bis 2022 alle Bahnhöfe an das neue System anschließen. Über die SMART-CITY-INITIATIVE realisieren wir neue Flächennutzungskonzepte und Services am Bahnhof. Wir bringen neue digitale Services und Produkte für unsere Kunden in die Entwicklung. Durch neue Vermarktungskonzepte und die Erweiterung unseres Branchenmixes schaffen wir attraktive Konsum- und Retailangebote.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### BNetzA genehmigt Stationspreise 2020

Die BNetzA hat am 14. Juni 2019 die Stationspreise der DB Station&Service AG mit sehr geringen Änderungen genehmigt. Bei der Prüfung der Kostenbasis erfolgte eine geringfügige Kürzung, die aber keine Auswirkung auf die Stationspreise hatte.

## ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

### Bahnhoffoffensive: Rekordinvestitionen in Bahnhöfe

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, München und Stuttgart. Aber auch in zahlreiche kleinere und mittelgroße Bahnhöfe wird stark investiert, zum Beispiel in neue Fahrtreppen, Aufzüge, Infotafeln für Reisende, Sitzbänke, Wegeleitsysteme, Fußböden und Rampen für barrierefreie Zugänge.

### Kapazität und Frequenzfassung

Um Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Kapazität der Bahnhöfe sichergestellt werden. Dazu soll im ersten Schritt Transparenz über mögliche Engstellen und deren Ursachen geschaffen werden. Hierfür werden Personenzählungen und weitere Analysen an relevanten Bahnhöfen durchgeführt. In den nächsten Jahren sollen digitale Zählmethoden eingesetzt werden, die ein nachhaltiges Kapazitätsmanagement ermöglichen. Dabei wird ein in Stuttgart erprobtes System zur Frequenzfassung weiterentwickelt und gegebenenfalls auf weitere Bahnhöfe ausgerollt.

### Barrierefreiheit an Personenbahnhöfen

Im Berichtsjahr haben wir die Barrierefreiheit an rund 100 Bahnhöfen verbessert. Mehr als drei Viertel aller Bahnhöfe sind inzwischen stufenfrei erreichbar und mehr als die Hälfte aller Bahnsteige ist mit dem taktilen Leitsystem ausgestattet. Wir investieren in zahlreiche kleinere und mittelgroße Bahnhöfe, zum Beispiel in neue Fahrtreppen, Aufzüge, Rampen, Sitzmöbel, digitale Reisendeninformationen sowie mehrere Sinne ansprechende Wegeleitsysteme. Insbesondere die barrierefreie Ausstattung von Bahnhöfen steht dabei im Fokus. Mittlerweile sind 78% der rund 5.400 Personenbahnhöfe stufenfrei - damit werden bereits 84% der Reisenden erreicht. Für blinde und sehbehinderte Menschen sind bereits über 5.000 der 9.200 Bahnsteige mit einem taktilen, das heißt ertastbaren Leitsystem aus Bodenindikatoren ausgestattet. Darüber hinaus verfügen alle neu eingebauten Aufzüge über taktile Bedienelemente sowie ein Sprachmodul.

### Modernisierung, Inbetriebnahme und Neubau von Bahnhöfen

- Zum Jahreswechsel 2019/2020 erfolgten die Inbetriebnahmen der zwei neuen Stationen Gateway Gardens und Hamburg Elbbrücken. Auch wurde die Sanierung des westlichen Langbaus am Hamburger Hauptbahnhof abgeschlossen.
- Anfang Dezember 2019 wurde der Bahnhof Ingolstadt Audi eröffnet. Der Freistaat Bayern, die Stadt Ingolstadt, die AUDI AG und der DB-Konzern haben 15 Mio. € investiert. Vom Bahnhof aus besteht ein direkter, barrierefreier Zugang zum Werksgelände sowie zum öffentlichen Verkehrsnetz.
- Im März 2019 haben das Land Niedersachsen, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen, der Regionalverband Großraum Braunschweig und DB Netze Personenbahnhöfe einen Rahmenvertrag zur Wiederinbetriebnahme beziehungsweise Neubau von insgesamt 19 Verkehrsstationen in Niedersachsen in den kommenden Jahren unterzeichnet. Das Kostenvolumen beträgt insgesamt rund 50 Mio. €.
- Im Mai 2019 haben das brandenburgische Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung und DB Netze Personenbahnhöfe eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen. Sie hat ein Volumen von 170 Mio. €. An 150 Bahnhöfen werden unter anderem neue barrierefreie Zugänge, verbesserte Informationsangebote, mehr Sitzplätze und längere Bahnsteige errichtet.
- Im Juni 2019 hat Sachsen-Anhalt eine Rahmenvereinbarung mit DB Netze Personenbahnhöfe abgeschlossen. Im Zeitraum 2019 bis 2022 investieren das Land und der DB-Konzern rund 70 Mio. € in insgesamt 80 Bahnhöfe.
- Ebenfalls im Juni 2019 haben die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR) und DB Netze Personenbahnhöfe Finanzierungsverträge zur Modernisierung von 17 Bahnhöfen im Rheinland unterzeichnet. Insgesamt investieren NVR und DB Netze Personenbahnhöfe rund 64 Mio. € für die Modernisierung und Verbesserung der Stationen.
- Für 25 Stationen in Sachsen sind insgesamt 34,5 Mio. € bis zum Jahr 2025 vorgesehen. Damit sollen die Erreichbarkeit der Bahnsteige und das Erscheinungsbild der Stationen verbessert werden. An der Finanzierung beteiligen sich der Freistaat Sachsen, der Verkehrsverbund Oberelbe, der Bund und DB Netze Personenbahnhöfe.

## DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

### Reisendeninformation der Zukunft

Die Reisendeninformation der Zukunft ist das bisher größte Softwareentwicklungsprojekt von DB Netze Personenbahnhöfe. Wir haben über 70 Bahnhöfe in Sachsen, Bayern und Niedersachsen auf die neue Reisendeninformation umgestellt. In diesem Zusammenhang wurde auch eine neue Stimme des Bahnhofs für besonders verständliche Durchsagen am Bahnhof ausgewählt. In die Auswahl der neuen Stimme am Bahnhof waren DB-Mitarbeiter und Kundenverbände involviert.

### Smart Cities

An bestehende Infrastrukturen anknüpfen und Lösungen zur intelligenten und umweltfreundlichen Vernetzung von Mobilität und Logistik bieten - das ist das Ziel von Smart City | DB. Der Bahnhof bildet dabei die Basis des Produktportfolios und soll zur Mobilitätsdrehscheibe mit erhöhter Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden. Der Übergang der Organisationseinheit im Mai 2019 zu DB Netze Personenbahnhöfe zielt auf eine engere Verknüpfung der Bahnhofsthemen.

Der erste Smart-City-Bahnhof wurde im Sommer 2019 am S-Bahnhof Berlin-Charlottenburg umgesetzt. Neben der baulichen Modernisierung des Bahnhofsgebäudes und der Verschönerung der Eingangshalle mit smarten Sitzbänken wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirk auch der Bahnhofsvorplatz umgestaltet. Eine Weiterentwicklung der Konzepte ist an weiteren Bahnhöfen Deutschlands wie am Bahnhof Dammtor und am Bahnhof Harburg in Hamburg und am Bahnhof Mülheim in Köln geplant.

Smart City | DB sucht und pflegt den Dialog mit Städten. Neben dem bestehenden Memorandum of Understanding (MoU) mit der Freien und Hansestadt Hamburg, der 2017 unterzeichnet wurde, wurde im September 2019 ein weiteres MoU mit der Stadt Köln und dem Nahverkehr Rheinland abgeschlossen mit dem Ziel, digitale Lösungen und innovative Ideen zu nutzen, um den öffentlichen Verkehr für die Bürgerinnen und Bürger klimafreundlicher und komfortabler zu gestalten.

#### Ausbau Reinigung per WhatsApp

An mittlerweile 222 Bahnhöfen können Kunden inzwischen die Reinigung per WhatsApp als notwendig anmelden.

#### Zukunftsbahnhöfe

Im Berichtsjahr haben wir an 16 ZUKUNFTSBAHNHÖFEN NR. 74 neue Services und Angebote gestartet. Mit Maßnahmen wie digitalen Mülleimern, einer Mooswand für besseres Klima und Parkplätzen für E-Scooter wollen wir die Zufriedenheit unserer Kunden erhöhen.

#### Erste Fahrradabstellanlage der Bike+Ride-Offensive

Unsere Bike+Ride-Offensive zusammen mit dem Bund ist erfolgreich gestartet. Bis 2022 sollen bundesweit bis zu 100.000 neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen entstehen. Die erste Anlage wurde im September 2019 in Hof eröffnet.

#### UMWELTMASSNAHMEN

- Seit Januar 2019 versorgen wir 33 BAHNHÖFE MIT ÖKOSTROM, darunter auch die 15 meistfrequentierten Bahnhöfe in Deutschland. Bis 2030 wollen wir den absoluten Primärenergieverbrauch gegenüber 2017 um 15% senken.

#### ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Nachfragesteigerungen durch zusätzliche Verkehre und Taktverdichtungen.
- Ergebnisbelastungen durch Aufwandssteigerungen für mehr Basisqualität bei Personal und Instandhaltung.
- Stabiles Vermietungsgeschäft.
- Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz.

Die Bewertung Anlagenqualität (BAQ) wird örtlich erhoben und in einem detaillierten Berechnungs- und Gewichtungsalgorithmus gemäß den Vorgaben der LuFV ermittelt. Die Anlagenqualität blieb annähernd stabil auf einem guten Niveau.

Die Kundenzufriedenheit Reisende hat sich unter anderem infolge einer positiveren Bewertung der Bereiche Sicherheit und Sauberkeit leicht verbessert. Die Kundenzufriedenheit wird jährlich in rund 32.000 Interviews mit Fahrgästen und Besuchern erfasst. Bei den Geschäftskunden blieb die Kundenzufriedenheit der EVU und Aufgabenträger stabil. Die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich spürbar positiv entwickelt. Hier weisen vor allem die Betreuungsleistungen eine hohe Relevanz für die Gesamtzufriedenheit auf.

			Veränderung		
	2019	2018	absolut	%	2017
DB Netze Personenbahnhöfe					
Personenbahnhöfe	5.384	5.368	+16	+0,3	5.365
Anlagenqualität in Schulnote	2,87 <sup>1)</sup>	2,88 <sup>1)</sup>	-	-	2,89
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/ Besucher) in ZI	69	68	-	-	69
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) in ZI	61	61	-	-	62
Kundenzufriedenheit Mieter in ZI	79	76	-	-	78
Stationshalte in Mio.	153,3	150,9	+2,4	+1,6	150,0
davon konzernexterne Bahnen	40,0	36,8	+3,2	+8,7	35,9
Gesamtumsatz in Mio. €	1.339	1.314	+25	+1,9	1.265
davon Stationserlöse in Mio. €	905	880	+25	+2,8	851
davon Vermietung in Mio. €	393	391	+2	+0,5	384
Außenumsatz in Mio. €	590	569	+21	+3,7	540
EBITDA bereinigt in Mio. €	349	362	-13	-3,6	372
EBIT bereinigt in Mio. €	210	221	-11	-5,0	233
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.096	883	+213	+24,1	709
Netto-Investitionen in Mio. €	262	164	+98	+59,8	103
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	6.216	5.804	+412	+7,1	5.463
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,7	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgeworkshops in %	97,5	-	-	-	97,8
Frauenanteil per 31.12. in %	44,7	45,2	-	-	46,2
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	-22,1	-20,5	-	-	-17,1

<sup>1)</sup> Vorläufiger Wert.

Der leichte Anstieg der Stationshalte resultierte im Wesentlichen aus Taktverdichtungen sowie zusätzlichen Verkehren im Regionalverkehr. Der Anstieg der Nachfrage wurde insbesondere durch konzernexterne Bahnen getrieben.

Die wirtschaftliche Entwicklung war etwas schwächer: Deutliche Aufwandssteigerungen insbesondere in den Bereichen Personal und Instandhaltung konnten nicht vollständig durch Zuwächse auf der Ertragsseite kompensiert werden, sodass die operativen Ergebnisgrößen zurückgingen.

- Der Umsatzanstieg ist vor allem auf preis- und mengenbedingt höhere Stationserlöse zurückzuführen. Die Erlöse aus Vermietung und Verpachtung lagen auf Vorjahresniveau. In der Außenumsatzentwicklung spiegelt sich der wachsende Marktanteil konzernexterner Bahnen wider.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+17,4%/+33 Mio. €) erhöhten sich vor allem infolge gestiegener Erträge aus einem Grundstücksverkauf deutlich.

Auf der Aufwandsseite kam es zu deutlichen Zusatzbelastungen:

- Der Materialaufwand (+7,2%/ +43 Mio. €) erhöhte sich vor allem infolge umfangreicherer Instandhaltungsleistungen und gestiegener Energiekosten.
- Der Personalaufwand (+10,4%/+35 Mio. €) stieg infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt deutlich.
- Der leichte Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (+3,1%/+8 Mio. €) resultierte unter anderem aus mehr IT- und Kommunikationsleistungen.
- Die Abschreibungen (-1,4%/-2 Mio. €) gingen im Wesentlichen aufgrund der Neueinschätzungen von wirtschaftlichen Nutzungsdauern leicht zurück.

Die höheren Investitionen erfolgten überwiegend in die Modernisierung bestehender sowie den Bau neuer Verkehrsstationen.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg infolge des Personalaufbaus insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops lag annähernd unverändert auf sehr hohem Niveau.

Der Frauenanteil ist auf einem relativ hohen Niveau leicht zurückgegangen.

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 Bahnstrom und Diesel für den Schienenverkehr sowie Strom, Gas und Wärme in den Bahnhöfen und weiteren Liegenschaften des DB-Konzerns. Darüber hinaus beliefert DB Netze Energie Industriekunden deutschlandweit mit einem breiten Angebot an Strom- und Gasprodukten. Auch Privatkunden wird bundesweit die Versorgung mit zertifiziertem Ökostrom angeboten. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche Beratung sowie technische Dienstleistungen.

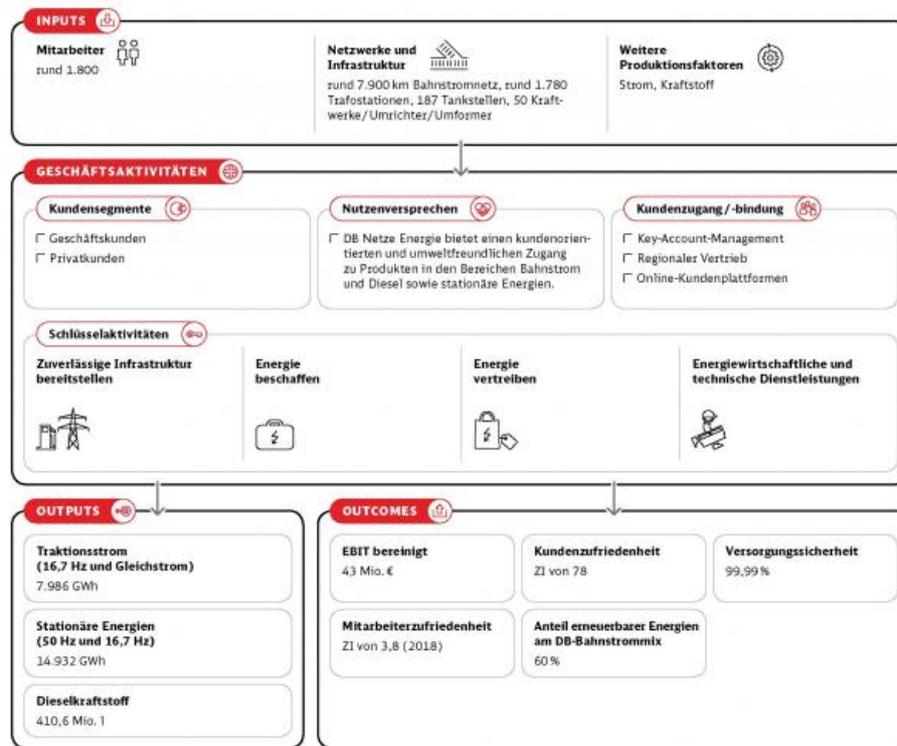
Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung in Deutschland, für das DB Netze Energie als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf einem hohen Niveau gewährleistet. Der erforderliche Strom wird in Bahnstromkraftwerken erzeugt beziehungsweise über Umrichter/ Umformer eingespeist. Zur Versorgung von Dieseltriebfahrzeugen stellt DB Netze Energie ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Darüber hinaus betreibt DB Netze Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge 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. Die Geschäftsfeldstrategie Aufbruch zur DB EnergieWende wurde im Berichtsjahr weiter umgesetzt und mit der Strategie STARKE SCHIENE verzahnt.

- DB Netze Energie wird ROBUSTER: DB Netze Energie stellt die Stromversorgung bei steigendem Verkehrsaufkommen sicher. Dazu wurde im Berichtsjahr die finanzielle Grundlage für die Errichtung von zusätzlichen Umrichterkapazitäten gelegt: Aus der LuFV III werden diese mit über 100 Mio. € bis 2024 unterstützt.
- DB Netze Energie wird MODERNER: Als Energieversorger der EVU in Deutschland ist DB Netze Energie ein zentraler Treiber. Um den DB-Bahnstrom bis 2038 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen, werden bestehende fossile Kraftwerksverträge künftig ökologisch nachhaltig durch erneuerbare Energien ersetzt. DB Netze Energie arbeitet gemeinsam mit Fahrzeugherstellern, Aufgabenträgern und Behörden auf die Pilotierung entsprechender Versorgungslösungen hin und führte im Berichtsjahr Machbarkeitsstudien für Aufgabenträger des SPNV durch.

### **Geschäftsmodell DB Netze Energie**



## RAHMENBEDINGUNGEN

### DB Netze Energie setzt Verfügung der BNetzA fristgerecht um

Im Juli 2019 hatte die BNetzA aufgrund von Beschwerden von EVU und Stromlieferanten über verzögerte Netznutzungs- und Bilanzkreisabrechnungen die DB Energie GmbH verpflichtet, sämtliche offenen Abrechnungen bis zum 1. November 2019 zu erstellen und zuzuleiten sowie nach dem genannten Datum weiter innerhalb der vertraglich vereinbarten Fristen abzurechnen. Die Einhaltung der Vorgaben ist gelungen, wodurch die Abrechnungen allen Kunden seitdem fristgerecht vorgelegt werden und ein angedrohtes Zwangsgeld vermieden werden konnte.

### BNetzA eröffnet Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Anfang 2019 hat die Beschlusskammer 6 der 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, EVUs, 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 Anfang 2020 verabschiedet werden soll.

### BGH bestätigt Methode zur Ermittlung der Eigenkapitalverzinsung

Am 9. Juli 2019 hat der BGH der Kürzung der Eigenkapitalverzinsung für Betreiber von Stromnetzen durch die BNetzA zugestimmt und damit die Entscheidung des OLG Düsseldorf aufgehoben. Das OLG hatte die Methode der BNetzA zur Berechnung der Eigenkapitalverzinsung bemängelt, da sie den Besonderheiten der Kapitalmärkte nicht angemessen Rechnung trage. Rund 1.100 Stadtwerke und Netzbetreiber, darunter die DB Energie GmbH, hatten gegen die von der BNetzA vorgenommene Kürzung der zulässigen Eigenkapitalverzinsung geklagt. Für DB Netze Energie bedeutet die Entscheidung des BGH, dass für die Dauer der dritten Regulierungsperiode von 2019 bis 2023 ein Eigenkapitalzinssatz von 6,91% für Neuanlagen und 5,12% für Altanlagen gilt. Damit wird der Eigenkapitalzinssatz gegenüber der zweiten Regulierungsperiode (9,05% für Neuanlagen und 7,14% für Altanlagen) deutlich abgesenkt.

## UMWELTMASSNAHMEN

- DB Netze Energie hat mit innogy und RWE Supply& Trading einen Liefervertrag über Strom aus einem Offshore-Windpark abgeschlossen. Der Windpark Nordsee Ost liefert ab 2024 für fünf Jahre grünen Strom. Das Liefervolumen umfasst 25 Megawatt (MW). Dies entspricht der installierten Leistung von vier WINDKRAFTANLAGEN NR. 47 und rund 8% der Gesamterzeugung des Windparks, der aus 48 Anlagen mit insgesamt 295 MW besteht.
- Ende September 2019 veröffentlichte DB Netze Energie eine weitere EU-weite Ausschreibung für den Bezug von 500 GWh Ökostrom. Hier werden Rahmenvertragspartner gesucht, die über einen Zeitraum von acht Jahren Strom aus erneuerbaren Energien an den DB-Konzern liefern.
- DB Netze Energie arbeitet an Lösungen zum Dieseleratz auf nicht elektrifizierten Strecken. Dabei ist es nicht immer notwendig, eine Strecke durchgängig mit einer Oberleitung auszubauen. Eine Alternative bieten der Betrieb von Akkuzügen oder wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenzügen. Aktuell werden Gespräche mit verschiedenen Aufgabenträgern des SPNV geführt und Machbarkeitsstudien durchgeführt. Außerdem bieten synthetische Kraftstoffe die Möglichkeit zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Diese testen wir im AdvancedTrainLab und im Motorenwerk Bremen auf ihre Tauglichkeit.

## ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Nachfragerückgang nach Strom- und Dieselpunkten.
  - Absatzpreiseffekte und die positive Preisentwicklung im Energiebezug führten zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung.
  - Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix weiter ausgebaut.
- Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte erneut beibehalten werden.

Veränderung

DB Netze Energie	2019	2018	Veränderung	%	2017
DB Netze Energie	2019	2018	absolut	%	2017
Versorgungssicherheit in %	99,99 <sup>1)</sup>	99,99 <sup>1)</sup>	-	-	99,991)
Kundenzufriedenheit <sup>2)</sup> in ZI	78	78	-	-	-
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel <sup>2)</sup> in ZI	71	75	-	-	-
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) <sup>2)</sup> in ZI	78	79	-	-	-
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzernexterne Kunden) <sup>2)</sup> in ZI	86	81	-	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.986	8.245	-259	-3,1	8.284
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	1.566	1.576	-10	-0,6	1.906
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	14.932	18.196	-3.264	-17,9	19.331
Dieselmotorkraftstoff in Mio. l	410,6	429,6	-19,0	-4,4	436,1
Gesamtumsatz in Mio. €	2.812	2.850	-38	-1,3	2.794
Außenumsatz in Mio. €	1.308	1.350	-42	-3,1	1.301
EBITDA bereinigt in Mio. €	128	87	+41	+47,1	141
EBIT bereinigt in Mio. €	43	21	+22	+105	72
Brutto-Investitionen in Mio. €	193	187	+6	+3,2	177
Netto-Investitionen in Mio. €	61	65	-4	-6,2	53
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	1.772	1.734	+38	+2,2	1.721
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,8	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote	100	-	-	-	100
Folgeworkshops in %					
Frauenanteil per 31.12. in %	13,3	13,8	-	-	13,5
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	60,1	57,2	-	-	44,0

<sup>1)</sup> Vorläufiger ungerundeter Wert.

<sup>2)</sup> Keine Erhebung in 2017.

Auch die Kundenzufriedenheit lag stabil auf einem sehr guten Niveau. Über alle Produktbereiche wurde die Kompetenz und Zuverlässigkeit sehr positiv bewertet. Verbesserungen ergaben sich insbesondere in den Bereichen Tank und stationäre Energien. Im Bereich Bahnstrom ist infolge von VERZÖGERUNGEN IM ABRECHNUNGSPROZESS insgesamt ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Die Mengenentwicklung war rückläufig:

- Der Absatz von Traktionsstrom ging zurück. Getrieben wurde die Entwicklung durch die geringere Nachfrage konzerninterner Kunden, insbesondere im Güter- und Regionalverkehr.
- Die durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden lag nahezu auf Vorjahresniveau.
- Im Bereich stationäre Energien ging die Absatzmenge deutlich zurück. Maßgeblich waren geringere Optimierungsmaßnahmen am Energiemarkt sowie ein leichter Rückgang des operativen Geschäfts im Industriekundenbereich.
- Die Nachfrage nach Dieselmotorkraftstoffen lag aufgrund der Entwicklung konzerninterner Kunden im Güter- und Regionalverkehr unter Vorjahresniveau.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich positiv. Die mengenbedingt rückläufigen Erträge wurden durch geringere Energiebezugsaufwendungen überkompensiert. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich.

- Der Umsatz ging leicht zurück. Mengenbedingte Rückgänge vor allem in den Bereichen Traktionsstrom und stationäre Energien wurden nicht vollständig durch höhere Absatzpreise kompensiert.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge (-5,7%/-5 Mio. €) resultierte aus dem Wegfall positiver Einmaleffekte aus dem Vorjahr sowie niedrigeren Versicherungserträgen.

Auf der Aufwandsseite kamen vor allem die nachfragebedingt niedrigeren Aufwendungen für Energiebezug zum Tragen:

- Der Materialaufwand (-3,3%/-86 Mio. €) ging vor allem durch rückläufige Energieaufwendungen aufgrund gesunkener Bezugsmengen zurück. Geringere Beschaffungspreise für Dieselmotorkraftstoff wirkten unterstützend.
- Der Personalaufwand (+4,8%/ +6 Mio. €) stieg tarifbedingt und infolge eines höheren Personalbestands an.
- Der Rückgang des sonstigen betrieblichen Aufwands (-3,8%/-5 Mio. €) resultierte aus dem IFRS-16-EFFEKT (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen). Teilweise kompensierend wirkten höhere Aufwendungen aus der Wertberichtigung von Forderungen.
- Die Abschreibungen (+28,8%/+19 Mio. €) stiegen durch den IFRS-16-Effekt.

Die Brutto-Investitionen erhöhten sich vor allem durch die Erneuerung von Bahnstromschaltanlagen sowie sonstigen Energieversorgungsanlagen. Höhere Investitionszuschüsse im Rahmen der LuFV für den Erhalt der Bahnstrominfrastruktur führten zu einem leichten Rückgang der Netto-Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich leicht infolge von gestiegenen regulatorischen Anforderungen.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops lag stabil auf sehr hohem Niveau. Der Frauenanteil ist leicht gesunken.

Der ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX ist weiter gestiegen.

#### BETEILIGUNGEN/SONSTIGE

**DB Engineering&Consulting**

Die Expertise der DB E&C ist weltweit gefragt:

- Im Rahmen der Digitalisierung des Eisenbahnknotens Stuttgart hat die DB E&C ab dem Frühjahr 2019 die technischen Ausschreibungsunterlagen für das Vergabeverfahren angefertigt. Der Knoten Stuttgart ist unter anderem Teil des STARTERPAKETS ETCS/DSTW im Zuge der DIGITALEN SCHIENE DEUTSCHLAND.
- Im Mai 2019 wurde die DB E&C von der staatlichen kasachischen Bahngesellschaft KTZ beauftragt, eine umfassende Transformation bei der Tochtergesellschaft KTZ Passenger Transportation durchzuführen. Kern des Auftrags sind das Bereitstellen von Managementpersonal und aktives Change-Management, um damit die nachhaltige Implementierung der erarbeiteten Optimierungsmaßnahmen zu gewährleisten.
- Im Juli 2019 hat die DB E&C in Riga einen Vertrag für die Planung des ersten Rail-Baltica-Abschnitts in Lettland unterzeichnet. Die Rail Baltica bindet Litauen, Lettland und Estland mit einer Normalspurstrecke an das europäische Netz an.
- Im Dezember 2019 wurde der Planungsauftrag für den letzten Teilabschnitt der ABS/NBS Karlsruhe-Basel an eine Bietergemeinschaft vergeben, der die DB E&C angehört. Die DB E&C verantwortet unter anderem die Ausrüstungstechnik.
- Im Dezember 2019 haben die DB E&C und das Verkehrsministerium in Katar einen Vertrag zur Entwicklung eines Gesamtplans für den katarischen Güterverkehr unterschrieben. Der Qatar-Freight-Masterplan soll die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige logistische Infrastruktur schaffen, um die sozioökonomische Entwicklung des Emirats zu unterstützen. Im Dezember 2019 wurde in Katar auch die Green Line eröffnet - damit ist nun die komplette erste Baustufe der Metro Doha in Betrieb. Im Vorjahr hatte die DB E&C mit der Erarbeitung des integrierten Eisenbahnkonzepts für Katar den Grundstein gelegt und ist seitdem strategischer Partner der katarischen Eisenbahn bei der Entwicklung und dem Aufbau ihres Verkehrsnetzes.
- Im Berichtsjahr hat die DB E&C in UK (Birmingham) und Irland (Dublin) Niederlassungen eröffnet. Mit der Irish Rail hat die DB E&C einen Siebenjahresvertrag über Projektmanagement- und Beratungsleistungen unterzeichnet. Sie wird die Staatsbahn der Republik Irland bei der Einführung eines neuen Zugsicherungssystems unterstützen. In Großbritannien berät die DB E&C die Projektentwicklungsgesellschaft HS2 Ltd. beim Bau der ersten Feste Fahrbahn-Strecke auf der Insel und hat sich außerdem für einen Beratungsrahmenvertrag mit dem britischen Verkehrsministerium qualifiziert.

**Deutsche Bahn International Operations**

Die Deutsche Bahn International Operations GmbH akquiriert, initiiert und verantwortet Bahnbetriebs- und Instandhaltungsprojekte außerhalb Europas. Im Fokus stehen dabei Asset-Light-Projekte mit attraktiven Renditechancen, die durch eine Stärkung von Ergebnis, Know-how und Arbeitgeberattraktivität auf die STARKE SCHIENE einzahlen. Die Kunden der Deutsche Bahn International Operations profitieren im Gegenzug von der breiten Expertise des DB-Konzerns. Laufend werden neue Projektopportunitäten in Nordamerika, Lateinamerika, im Nahen und Mittleren Osten und in Asien geprüft und verfolgt.

- Die Etihad Rail DB, an der die Deutsche Bahn International Operations einen 49-prozentigen Anteil hält, wurde im ersten Halbjahr 2019 damit beauftragt, ihre im Betrieb einer 260 km langen Frachstrecke in den Vereinigten Arabischen Emiraten gesammelte Erfahrung und Expertise in die Planung einer neuen, rund 600 km langen Strecke in den Vereinigten Arabischen Emiraten einzubringen.
- In den USA wird derzeit der Betrieb eines ersten Teilstücks der California High Speed Rail im Central Valley vorbereitet. Der Betrieb der ersten Hochgeschwindigkeitsstrecke in Kalifornien, die San Francisco und Los Angeles verbinden soll, wird in einigen Jahren mit Unterstützung von der Deutsche Bahn International Operations in Betrieb genommen und in den Regelbetrieb überführt. Derzeit berät die DB Engineering&Consulting USA Inc. zusammen mit der Deutsche Bahn International Operations die US-Behörde in Kalifornien bei der Vorbereitung des Bahnbetriebs.

**Entwicklung im Berichtsjahr**

- Personalaufwand infolge von Tarifeffekten und einer höheren Mitarbeiterzahl gestiegen.
- Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.

	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Beteiligungen/Sonstige				
Gesamtumsatz in Mio. €	5.192	4.990	+202	+4,0
Außenumsatz in Mio. €	581	573	+8	+1,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	-62	-200	+138	-69,0
EBIT bereinigt in Mio. €	-575	-453	-122	+26,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	714	511	+203	+39,7
Netto-Investitionen in Mio. €	713	508	+205	+40,4
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	55.497	53.877	+1.620	+3,0

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Gruppenfunktionen (unter anderem Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal) sowie die unselbstständigen administrativen Serviceeinheiten (unter anderem Shared Service Center Buchhaltung und Personalservices) der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen administrativen Serviceeinheiten des DB-Konzerns (unter anderem DB Zeitarbeit und DB JobService) sowie die selbstständigen operativen Serviceeinheiten (unter anderem DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systel), die für mehrere Geschäftsfelder des DB-Konzerns Leistungen erbringen, gebündelt.

Der Anstieg des Gesamtumsatzes resultierte im Wesentlichen aus höheren Umsätzen mit konzerninternen Kunden unter anderem im Zusammenhang mit einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity bei DB Systel, Projekten im Bereich Fahrzeuginstandhaltung und Fahrzeugumbauten sowie gestiegenem Projektgeschäft bei DB E&C.

Die Verbesserung des bereinigten EBITDA resultierte aus dem Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16. Die EBIT-Entwicklung wurde unter anderem durch Tarifeffekte und den weiteren Hochlauf der Konzernprojekte belastet. Gegensteuerungsmaßnahmen konnten einen Teil der Effekte kompensieren.

Die höheren Investitionen resultierten im Wesentlichen aus der Aktivierung von Miet- und Leasingverträgen (IFRS-16-Effekt).

Die Zahl der Mitarbeiter ist unter anderem infolge des Personalaufbaus für Konzernprojekte, von Leistungsbeauftragungen und Erhöhung der Eigenfertigungstiefe insbesondere bei DB E&C, DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung und der Bahnbau-Gruppe gestiegen.

**Geschäftsfeld DB Arriva**

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Personenverkehr

Europaweit werden im Regional- und Nahverkehr fortwährend Verkehre ausgeschrieben. Davon will DB Arriva auch künftig profitieren. DB Arriva ist in 14 europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren vertreten. Dies stellt eine gute Ausgangsposition für weiteres Wachstum dar. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit noch unterschiedlich weit fortgeschritten.

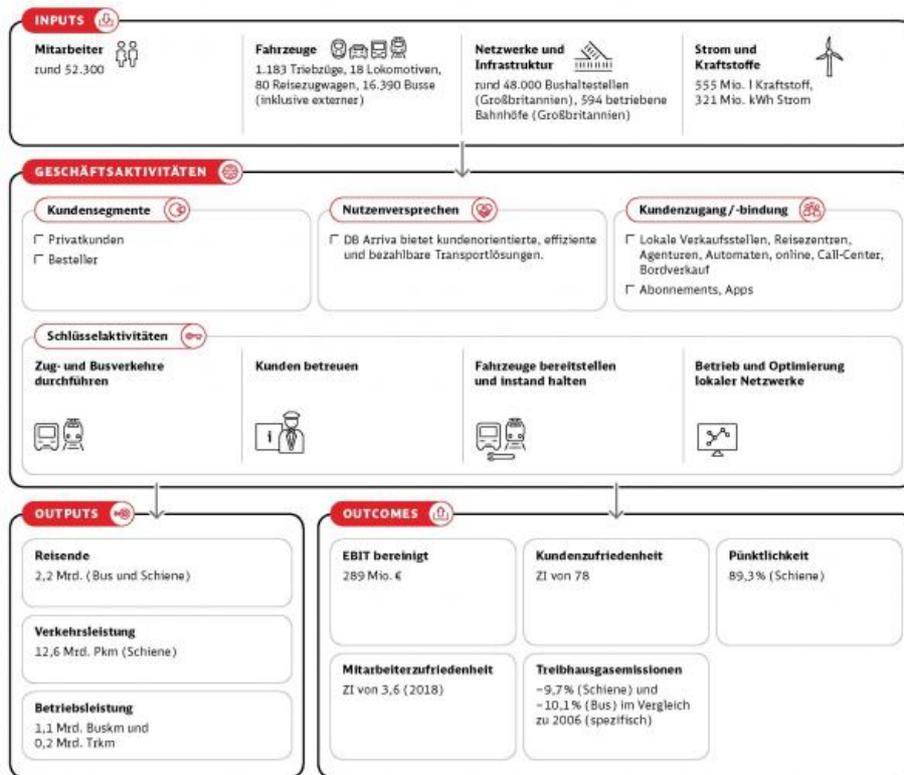
Busse und Bahnen in Europa

	Wachstumsrate	
	2019	2018
Europäischer Personenverkehrsmarkt - in % auf Basis der Verkehrsleistung		
Schiene	+4,0	+2,1
DB-Konzern	+0,7	+1,9

Die Daten für die Jahre 2018 und 2019 entsprechen den per Februar 2020 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Es besteht eine enge Korrelation zwischen der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung der Verkehrsmärkte. Das Umfeld für den europäischen Personenverkehr entwickelte sich 2019 positiv. Die Beschäftigung wuchs, jedoch verhaltener als in den Vorjahren. Löhne und Gehälter stiegen weiter spürbar und trugen zu einer anhaltend positiven Konsumstimmung der privaten Haushalte bei. Zugleich blieben die Kraftstoffpreise nahezu stabil.

Geschäftsmodell DB Arriva



Der europäische Buslinienfernverkehr wurde weiterhin vor allem von FlixBus getrieben. Daneben positionierte sich BlaBlaBus als neue große Fernbusmarke in Europa. Der europäische SPV wuchs deutlich. Die internationalen Aktivitäten der europäischen Bahnen nahmen zu:

- In Italien führten Angebotsausweitungen der Staatsbahn Trenitalia und der Privatbahn Italo zu höherer Verkehrsleistung. Trenitalia beantragte zudem Hochgeschwindigkeitstrassen in Frankreich und Spanien.
- Frankreich erlebte zum Jahresende den längsten Bahnstreik seiner Geschichte. Die französische Staatsbahn SNCF traf Vorbereitungen für einen Markteintritt in Spanien, die spanische Staatsbahn RENFE hingegen beschloss den Einstieg in den französischen Markt.
- In Schweden stieg die Nachfrage durch den Trend zur Vermeidung von Flugreisen. Die schwedische Staatsbahn SJ erhöhte das nationale Nachtzugangebot und bereitete dessen europaweite Ausdehnung vor.
- FlixTrain beantragte Trassen in Frankreich und Schweden.
- In Tschechien führte die Angebotsausweitung des privaten Anbieters Regiojet zu einem Leistungsanstieg. Die Privatbahn Leo Express expandierte nach Polen.

RAHMENBEDINGUNGEN

Weitere Liberalisierung des Verkehrsmarktes in Europa

DB Arriva verfolgt weiterhin die Entwicklungen in der französischen Verkehrspolitik, von denen erwartet wird, dass sie einen Rahmen schaffen, den zukünftige Anbieter für die Leistungserbringung brauchen. Die Region Île-de-France (Großraum Paris) hat ihr Bussystem für den Wettbewerb geöffnet. Alle Buslinien in der sogenannten Grande Couronne (Außenbezirke außerhalb von Paris) werden bis 2021 geöffnet. Die sogenannte Petite Couronne (Paris und die stadtnahen Außenbezirke) wird bis 2025 folgen. Für den Schienenpersonenverkehr haben die französische Regierung und einige Regionen ihre Absicht erklärt, in 2020 mit Vergabeprozessen zu beginnen.

GESCHÄFTSMODELL

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

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

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

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 veränderte 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
Großbritannien	Bus/Schiene
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

DB Arriva ist ausgerichtet auf Wachstum im europäischen Personenverkehrsmarkt mit einer Präsenz in 14 Ländern. Die Vision von DB Arriva ist es, die erste Wahl unter den europäischen Mobilitätsanbietern zu sein. Dies wird durch vier strategische Säulen untermauert: eine starke Basis, Wachstum durch Ausschreibungen und Akquisitionen, die besten Mitarbeiter und die bevorzugte Wahl der Kunden zu sein.

Nachhaltiges profitables Wachstum ist nur möglich, wenn DB Arriva qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbietet, die sich die Kunden leisten können und die sie gern nutzen. Um dies zu erreichen, investiert DB Arriva kontinuierlich in neue Fahrzeuge, entwickelt neue Mobilitätslösungen zur Ergänzung der traditionellen Transportformen und verbessert seine Fahrgastinformationssysteme. Profitables Wachstum ist die Basis für ein stabiles und nachhaltig erfolgreiches Geschäft. Dies erreicht DB Arriva vor allem durch die Teilnahme an Ausschreibungen von Verkehrsverträgen und durch Akquisitionen.

- Bei UK Bus will DB Arriva das bestehende Geschäft optimieren und das Angebot für die Kunden erweitern. So hat DB Arriva zum Beispiel den On-Demand-Minibusservice → ARRIVACLICK in Liverpool, Leicestershire und Hertfordshire ausgebaut. Um die Benutzung der Busse für die Fahrgäste komfortabler zu gestalten, hat DB Arriva zudem KONTAKTLOSES ZAHLEN eingeführt.
- Bei UK Trains wurde das CrossCountry-Franchise um ein Jahr bis Oktober 2020 verlängert.
- Auch in Mainland Europe wächst DB Arriva durch wieder oder neu gewonnene Verkehrsverträge. In der Tschechischen Republik ist ein deutliches Wachstum im Schienenverkehrsangebot zu verzeichnen. Auch die Aktivitäten im polnischen Busverkehr baut DB Arriva mit der Inbetriebnahme von zwei neuen Verträgen aus.

Engagierte Mitarbeiter sind ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs von DB Arriva. Seine Arbeitgeberattraktivität ermöglicht es DB Arriva, talentierte Mitarbeiter zu gewinnen und zu halten. Dafür führt DB Arriva regelmäßig Mitarbeiterbefragungen durch und hat einen Aktionsplan entwickelt, um kontinuierliche Verbesserungen bei der Mitarbeiterbindung zu erzielen.

Die Entwicklung von DB Arriva hin zum ökologischen strategischen Zielbild (»Destination Green«) ist ein integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Im Mittelpunkt stehen dabei die Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verbesserung der Luftqualität und die Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Durch die Einführung neuer Telematiksysteme in rund 16.000 Bussen erwartet DB Arriva eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um rund 72.000 t CO<sub>2</sub> pro Jahr. Außerdem setzt DB Arriva die Inbetriebnahme von Elektrobussen, insbesondere in Schweden, Dänemark und den Niederlanden fort. Dadurch hilft DB Arriva den jeweiligen Bestellern, die Emission von Treibhausgasen zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern.

## ENTWICKLUNG VERGABEN UND AUFTRAGSBESTAND

### Vergaben Busverkehr

		Umfang in Mio. Buskm		
Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2019		Laufzeit	p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
Italien	Friuli Venezia Giulia - Udine (SAF)	05/2020-12/2030	20,5	205,4
Tschechien	Region Prag und Zentralböhmen <sup>2)</sup>	12/2019-12/2024	34,5	172,3
Spanien	Madrid CRTM <sup>2)</sup>	12/2019-12/2024	23,0	115,0
Tschechien	Plzen Region Süd	06/2020-06/2030	10,0	100,1
Großbritannien	London (19 Teilstrecken) <sup>3)</sup>	2-5 Jahre	20,4	82,6
Tschechien	Plzen Region Nord	03/2020-03/2030	8,2	81,9
Slowenien	Regional Transport Slowenien <sup>2)</sup>	12/2019-12/2021	22,5	45,0

			Umfang in Mio. Buskm	
Gewonnene Verkehrsverträge (Bus) 2019			p. a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
		Laufzeit		
Polen	City of Warsaw II	09/2019-12/2026	4,0	29,0
Italien	SAB-Verlängerung <sup>2)</sup>	12/2019-12/2021	13,4	26,8
Tschechien	Jesenicko Region Olomucky (Nordmähren)	01/2020-01/2030	2,2	21,9
Dänemark	NT 16 <sup>2)</sup> und NT 25	2 und 10 Jahre	5,3	21,7
Slowakei	Zilina Regionen Liptov und Orava	11/2019-11/2021	10,6	21,2
Tschechien	Stadt Prag <sup>2)</sup>	12/2019-12/2024	3,9	19,4
Niederlande	Flughafenverkehre Amsterdam Schiphol	04/2020-11/2024	4,5	17,9
Großbritannien	Stansted Airport -London and Regional Coach Connections (Los 2)	02/2020-02/2025	3,3	16,7
Tschechien	Region Kralovehradecky <sup>2)</sup>	03/2019-08/2020	6,6	8,8
Tschechien	Region Pardubicky <sup>2)</sup>	12/2019-06/2020	5,7	8,5
Tschechien	City Transport Pribram	12/2019-12/2029	0,8	7,8
Sonstige <sup>3)</sup>		1-10 Jahre	6,8	27,8
Insgesamt <sup>1)</sup>			206,2	1.029,8

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>2)</sup> Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

<sup>3)</sup> Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

- In Italien hat DB Arriva im November 2019 einen Zehn-Jahres-Busvertrag mit einem Auftragsvolumen von 1,16 Mrd. € wiedergewonnen. Damit wird DB Arriva weiterhin 750 Busse in der Region Friaul-Julisch Venetien betreiben.
- Im Dezember 2019 hat DB Arriva den Zuschlag für einen neuen Vertrag für Busverkehre im und um den Flughafen Amsterdam Schiphol erhalten. Im April 2020 wird DB Arriva den Busverkehr zwischen dem Terminal und den Flugzeugen aufnehmen. Im November 2020 wird DB Arriva darüber hinaus auch Busverbindungen zwischen den Parkhäusern und dem Terminal aufnehmen.

#### Vergaben Schienenverkehr

			Umfang in Mio. Zugkm	
Gewonnene Verkehrsverträge (Schiene) 2019			p.a. <sup>1)</sup>	insgesamt <sup>1)</sup>
		Laufzeit		
Großbritannien	CrossCountry <sup>2)</sup>	10/2019-10/2020	35,0	35,0
Tschechien	Region Zlin - Packet B	12/2019-12/2029	1,9	18,7
Tschechien	Liberec-Stara Paka	12/2019-12/2029	0,7	7,4
Tschechien	MoT Trains (R21, R22, R24, R26)	12/2019-12/2029	2,0	6,0
Insgesamt <sup>1)</sup>			39,6	67,1

<sup>1)</sup> Rundungsdifferenzen möglich.

<sup>2)</sup> Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

- DB Arriva hat eine Verlängerung des CrossCountry-Vertrags um ein Jahr erhalten.

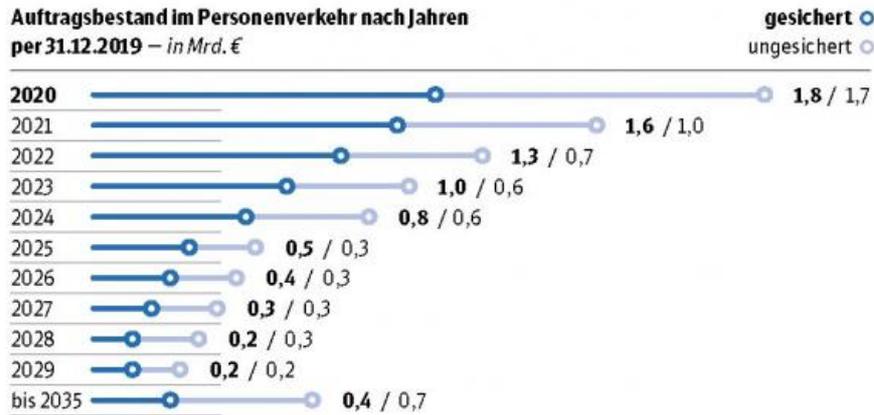
#### Auftragsbestand

			Veränderung	
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. -	2019	2018	absolut	%
in Mrd. €				
DB Arriva	15,3	20,1	-4,8	-23,9
gesichert	8,6	9,5	-0,9	-9,5
ungesichert	6,7	10,6	-3,9	-36,8

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 wurde getrieben durch die Schienenaktivitäten, während bei UK Bus (+3,2%) und im Busverkehr bei Mainland Europe (3,9%) Zuwächse zu verzeichnen waren.

Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen von rund 2,9 Mrd. € stehen Abgänge - vorwiegend infolge erbrachter Leistung - von rund 4,1 Mrd. € und Prämissenänderungen von rund -3,6 Mrd. € gegenüber. Die Prämissenänderungen beinhalten unter anderem die vorzeitige BEENDIGUNG DES ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE, gegenläufig wirkten positive Währungskurseffekte.



### DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- Im März 2019 hat DB Arriva im slowakischen Zilina das Bikesharing-System BikeKIA gestartet. Es wird von Kia Motors, einem großen lokalen Arbeitgeber, unterstützt. 120 Fahrräder sind nun an 20 verschiedenen Orten in der Stadt verfügbar.
- DB Arriva hat die Einführung von Systemen für kontaktloses Zahlen in rund 3.600 Bussen abgeschlossen. Damit wird für die Kunden eine leichtere und schnellere Bezahlung ihrer Fahrten möglich.
- UK Bus hat seinen On-Demand-Minibusservice ArrivaClick durch den Gewinn von Ausschreibungen in Liverpool, Leicestershire und Hertfordshire ausgebaut. In Leicestershire hat sich DB Arriva mit einem großen Projektentwickler zusammengetan, um den ArrivaClick-Service anzubieten. Zum ersten Mal in Großbritannien ist ein On-Demand-Angebot durch ein sogenanntes Section-106-Agreement finanziert worden, das direkt mit einer Baugenehmigung verbunden ist.
- Im November 2019 hat DB Arriva in der niederländischen Provinz Limburg die Vergabe für den Betrieb eines Neue-Mobilität-Piloten gewonnen. Der neue Service wird ab Februar 2020 für zwei Jahre angeboten.
- Der Regulierer in Großbritannien hat die Aufnahme eines neuen kommerziellen Schienenangebots zwischen London und Blackpool genehmigt. Im Gegensatz zu den meisten Schienenverkehren in Großbritannien, die als Franchise betrieben werden, basiert dieser Service von Grand Central auf dem Open-Access-Modell. Der Wettbewerb verbessert die Angebote für die Kunden. Die neuen Verkehre sollen im Frühling 2020 starten.

### UMWELTMASSNAHMEN

- DB Arriva unterzeichnete einen Vertrag mit Webfleet Solutions und stattet 16.000 Busse in zehn Ländern mit dem System aus. Die Technologie gibt Busfahrern direktes Feedback zu Brems- und Beschleunigungsvorgängen sowie Leerläufen, um den Kraftstoffverbrauch zu senken und die Umweltfreundlichkeit zu erhöhen.
- Zusammen mit der niederländischen Provinz Limburg arbeitet DB Arriva daran, bis 2026 ein emissionsfreies Verkehrsnetzwerk in der Region zu betreiben. Dazu gehört auch, dass mit der Inbetriebnahme von 55 weiteren emissionsfreien Bussen in Maastricht begonnen wurde (insgesamt: 96). Im September 2019 hat DB Arriva zudem die Inbetriebnahme von 23 emissionsfreien Bussen in Leiden abgeschlossen. DB Arriva ist damit der zweitgrößte Anbieter von Elektrobussen in den Niederlanden. Fast ein Drittel der gesamten niederländischen Elektrobussflotte wird von DB Arriva betrieben.
- Im Juni 2019 hat DB Arriva neue Busverkehre in der südschwedischen Stadt Helsingborg mit 85 neuen beziehungsweise modernisierten Bussen (darunter 13 ELEKTROBUSSE NR. 63) aufgenommen.
- Im August 2019 hat DB Arriva neue Busverkehre in Warschau/Polen aufgenommen und damit seine Position als einer der führenden privaten Busanbieter untermauert. Die neue Flotte umfasst auch 54 erdgasbetriebene sogenannte CNG-Busse.

### WEITERE EREIGNISSE

- DB Arriva hat die Inbetriebnahme von neuen und modernisierten Zügen im Berichtsjahr fortgesetzt. Sie werden bei London Overground und Grand Central eingesetzt.
- Das in Kopenhagen von DB Arriva betriebene Carsharing-Angebot DriveNow hat 100.000 Kunden erreicht. Als Teil eines Ausbauprogramms wird DriveNow auf weitere Teile von Kopenhagen ausgeweitet.

### ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHRE

- Gegensteuerungsmaßnahmen schwächen Effekte aus herausforderndem Markt- und Wettbewerbsumfeld ab.
- Positive Effekte aus Akquisition von VT-Arriva, gegenläufig wirkte Beendigung von Arriva Trains Wales.
- Entwicklung insgesamt leicht unter Vorjahresniveau.

Die Pünktlichkeit im SPV (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) ging vor allem infolge von Portfolioveränderungen leicht zurück.

Die Angebote von DB Arriva in Großbritannien haben weiterhin hohe Kundenzufriedenheitsbewertungen. Grand Central hat unverändert industrieweit führende Bewertungen und wurde in der nationalen Kundenbefragung im Schienenverkehr im Herbst 2019 zum neunten Mal in Folge zum besten Fernverkehrsanbieter und zum Anbieter mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis gewählt. In derselben Befragung erhielt Chiltern eine Bewertung von 90%.

Die Entwicklung von DB Arriva im Berichtsjahr wurde von zwei Portfolioveränderungen beeinflusst:

- Die vollständige Übernahme von VT-Arriva (Dezember 2018) hat das Busgeschäft in Mainland Europe gestärkt.
- Die Beendigung des Arriva-Trains-Wales-(ATW-) Franchise (Oktober 2018).

Entsprechend war die Leistungsentwicklung differenziert: Die Zahl der Reisenden (Bus und Schiene) stieg, getrieben durch die Busaktivitäten in Mainland Europe, während die Verkehrsleistung im Schienenverkehr getrieben durch UK Trains rückläufig war. Die Betriebsleistung ging im Bus- und im Schienenverkehr zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung war in einem herausfordernden Markt- und Wettbewerbsumfeld insgesamt leicht unter Vorjahresniveau. Die geänderte Bilanzierung von Mietverhältnissen (IFRS-16-EFFEKT) führte zu einem deutlichen Anstieg des bereinigten EBITDA.

Die Umsätze wurden zu 20% in der Sparte UK Bus, zu 40% in der Sparte UK Trains und zu 40% in der Sparte Mainland Europe generiert.

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Arriva					
Pünktlichkeit Schiene (Großbritannien, Dänemark, Schweden, Niederlande und Polen) in %	89,3	89,8	-	-	92,3
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene in Großbritannien in ZI	78	79	-	-	80
Reisende Bus und Schiene in Mio.	2.214	1.998	+216	+10,8	1.976
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	12.617	12.999	-382	-2,9	13.334
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	1.065	1.074	-9	-0,8	1.075
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	168,9	177,6	-8,7	-4,9	177,6
Gesamtumsatz in Mio. €	5.410	5.441	-31	-0,6	5.345
Außenumsatz in Mio. €	5.405	5.433	-28	-0,5	5.338
EBITDA bereinigt in Mio. €	752	575	+177	+30,8	569
EBIT bereinigt in Mio. €	289	300	-11	-3,7	301
Brutto-Investitionen in Mio. €	718	326	+392	+120	374
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	52.331	53.056	-725	-1,4	54.650
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,6	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgeworkshops in %	95,3	-	-	-	89,9
Frauenanteil per 31.12. in %	14,9	16,9	-	-	14,7
Spezifische Treibhausgasemissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) in %	-9,7	-12,3	-	-	-12,8
Spezifische Treibhausgasemissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	-10,1	-18,2	-	-	-17,2

- Der Umsatz lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Umsatzrückgänge, im Wesentlichen wegen der Beendigung des ATW-Franchise, wurden durch höhere Einnahmen bei UK Trains, die Akquisition von VT-Arriva sowie positive Währungskurseffekte fast vollständig kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (+43,5%/+94 Mio. €) stiegen vor allem infolge der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde unter anderem durch die Portfolioveränderungen und Kostensteigerungen geprägt:

- Der Anstieg des Materialaufwands (+9,1%/+149 Mio. €) resultierte vor allem aus höheren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung bei UK Trains. Die Akquisition von VT-Arriva und höhere Instandhaltungsaufwendungen vor allem bei Mainland Europe unterstützten die Entwicklung. Die Beendigung des ATW-Franchise wirkte teilweise kompensierend.
- Der Personalaufwand (-0,6%/-15 Mio. €) blieb annähernd stabil. Die Effekte aus der Beendigung des ATW-Franchise wurden weitestgehend kompensiert durch die Akquisition von VT-Arriva, die höhere Mitarbeiterzahl bei UK Trains und Gehaltssteigerungen sowie Währungskurseffekte.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-23,5%/-239 Mio. €) gingen infolge des IFRS-16-Effekts (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen) und aufgrund der Beendigung des ATW-Franchise deutlich zurück.
- Der Anstieg der Abschreibungen (+68,4%/+188 Mio. €) wurde maßgeblich durch den IFRS-16-Effekt geprägt.

Auch die Investitionen stiegen maßgeblich infolge des IFRS-16-Effekts.

29% der Mitarbeiter von DB Arriva waren per 31. Dezember 2019 in der Sparte UK Bus beschäftigt, 21% in der Sparte UK Trains und 49% in der Sparte Mainland Europe. Die Mitarbeiterzahl ist vor allem aufgrund der Beendigung von Verkehrsverträgen in Mainland Europe sowie bei UK Bus gesunken. Einstellungen bei Arriva Rail North wirkten teilweise gegenläufig.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops konnte noch einmal deutlich verbessert werden.

Der Frauenanteil ging deutlich zurück.

Die Veränderungen bei den spezifischen Treibhausgasemissionen resultieren aus Veränderungen in der Datenerhebung.

#### Sparte UK Bus

- Gegensteuerungsmaßnahmen schwächen Effekte aus spürbarem Kostendruck teilweise ab.
- Leistungen in London verbessert sich trotz des anhaltend herausfordernden Marktumfelds.
- Auslaufen der Aktivitäten im Patiententransport.

Sparte UK Bus	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	716,5	723,4	-6,9	-1,0

Sparte UK Bus	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Betriebsleistung in Mio. Buskm	345,9	352,8	-6,9	-2,0
Gesamtumsatz in Mio. €	1.076	1.062	+14	+1,3
Außenumsatz in Mio. €	1.074	1.060	+14	+1,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	134	152	-18	-11,8
EBIT bereinigt in Mio. €	44	72	-28	-38,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	64	44	+20	+45,5
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	15.130	15.609	-479	-3,1

Die Leistungsentwicklung war getrieben durch die aktuell negative branchenweite Marktentwicklung sowie infolge von Portfolioveränderungen insgesamt leicht rückläufig.

- Die wirtschaftliche Entwicklung zeigt Umsatzzuwächse sowie höhere Aufwendungen unter anderem für Fahrerkosten, Fahrertrainings und Digitalisierungsprojekte, die zu einem Rückgang des operativen Ergebnisses geführt haben.
- Die Umsatzentwicklung war vor allem infolge von Erlöszuwächsen, Erlösen aus Busverkäufen sowie währungskursbedingt positiv. Gegenläufig wirkte das Auslaufen von Verträgen im Patiententransport.

Auf der Aufwandsseite zeigten sich spürbare Zusatzbelastungen, insbesondere im Personalaufwand.

- Der leichte Anstieg des Materialaufwands basiert auf höheren Aufwendungen für die Instandhaltung und für die Beschaffung von Bussen zum Weiterverkauf. Sie wurden weitgehend kompensiert durch angebotsbedingt etwas geringere Energieaufwendungen und Währungskurseffekte.
- Der Personalaufwand stieg vor allem tarifbedingt und infolge eines Fahrermangels sowie durch den Wegfall eines Einmaleffekts im Zusammenhang mit Pensionen aus dem Vorjahr.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen getrieben durch den IFRS-16-EFFEKT (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen) zurück. Höhere Aufwendungen für die Ausbildung von Fahrern und Digitalisierungsmaßnahmen (kontaktloses Zahlen) wirkten teilweise kompensierend.
- Die Abschreibungen stiegen deutlich infolge des IFRS-16-Effekts.

Die Investitionen stiegen infolge des IFRS-16-Effekts und der Umsetzung von Digitalisierungsmaßnahmen deutlich.

Die Mitarbeiterzahl war rückläufig, vor allem infolge des Auslaufens der Verträge im Patiententransport.

#### Sparte UK Trains

- Beendigung des Verkehrsvertrags von ATW im Oktober 2018.

Sparte UK Trains	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	354,8	370,9	-16,1	-4,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.264	10.729	-465	-4,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	115,8	124,2	-8,4	-6,8
Gesamtumsatz in Mio. €	2.190	2.312	-122	-5,3
Außenumsatz in Mio. €	2.137	2.261	-124	-5,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	220	112	+108	+96,4
EBIT bereinigt in Mio. €	80	78	+2	+2,6
Brutto-Investitionen in Mio. €	277	61	+216	-
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	11.215	10.775	+440	+4,1

Die Leistungsentwicklung wurde maßgeblich durch die Beendigung des ATW-Franchise (Oktober 2018) gedämpft.

Die Entwicklung des operativen Ergebnisses war leicht positiv, da die Aufwendungen stärker zurückgingen als die Erträge. Geprägt wurde die Entwicklung insbesondere durch die Beendigung des ATW-Franchise sowie die anhaltenden Verzögerungen bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen bei Arriva Rail North. Der deutliche Anstieg des bereinigten EBITDA resultierte aus dem IFRS-16-Effekt.

- Der Umsatz ging infolge der Beendigung des ATW-Franchise zurück. Steigende Unterstützungsleistungen, höhere Erlöse sowie positive Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem infolge der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen sowie zusätzlichen Finanzierungsbeiträgen für Projektkosten. Gegenläufig wirkte die Beendigung des ATW-Franchise.

Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde geprägt durch die Beendigung des ATW-Franchise. Höhere Aufwendungen für Infrastrukturnutzung wirkten gegenläufig kompensierend:

- Der spürbare Anstieg des Materialaufwands resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung und geringeren leistungsbezogenen Erträgen infolge von Baumaßnahmen. Negative Währungskurseffekte wirkten ebenfalls erhöhend.
- Der Personalaufwand sank infolge der Beendigung des ATW-Franchise. Gegenläufig wirkten Einstellungen bei Arriva Rail North aufwandssteigernd.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verringerten sich insbesondere aufgrund des IFRS-16-Effekts (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen) sowie infolge der Beendigung des ATW-Franchise deutlich.
- Die Abschreibungen erhöhten sich aufgrund des IFRS-16-Effekts deutlich.
- Die Investitionen stiegen ebenfalls merklich infolge des IFRS-16-Effekts.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte aus Einstellungen bei Arriva Rail North.

## Sparte Mainland Europe

- Akquisition von VT-Arriva mit positiven Effekten.
- Umsetzung von Gegensteuerungsmaßnahmen bezogen auf herausforderndes Marktumfeld mit anhaltendem Kostendruck einschließlich Fahrermangel in Mittel- und Osteuropa.

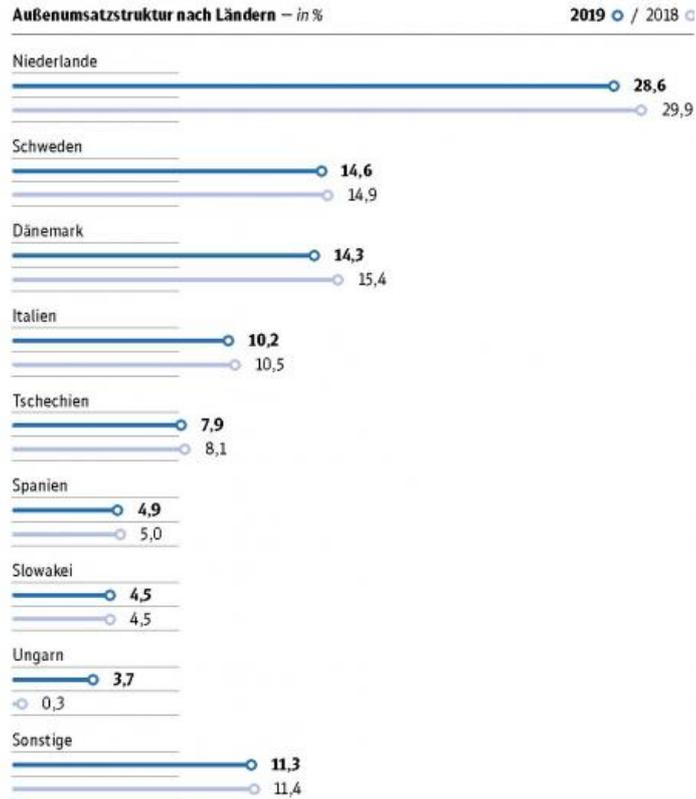
	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Sparte Mainland Europe				
Reisende Bus in Mio.	1.018	781,0	+237,0	+30,3
Reisende Schiene in Mio.	125,4	122,7	+2,7	+2,2
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.353	2.270	+83	+3,7
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	719,5	721,2	-1,7	-0,2
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	53,2	53,5	-0,3	-0,6
Gesamtumsatz in Mio. €	2.321	2.210	+111	+5,0
Außenumsatz in Mio. €	2.182	2.112	+70	+3,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	402	351	+51	+14,5
EBIT bereinigt in Mio. €	174	193	-19	-9,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	377	204	+173	+84,8
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	25.572	26.256	-684	-2,6

Die Leistungsentwicklung bei Mainland Europe war überwiegend positiv:

- Im Schienenverkehr stiegen die Reisendenzahl sowie die Verkehrsleistung, hauptsächlich aufgrund der Entwicklung in Schweden. Leicht dämpfend wirkte die Beendigung eines Verkehrsvertrags in den Niederlanden. Die Betriebsleistung blieb annähernd stabil.
- Im Busverkehr stieg die Reisendenzahl maßgeblich infolge der Akquisition von VT-Arriva (Dezember 2018). Die Betriebsleistung lag auf Vorjahresniveau. Die wirtschaftliche Entwicklung war unter anderem infolge eines herausfordernden Marktumfelds gedämpft. Positive Effekte resultierten unter anderem aus der Geschäftsausweitung in Ungarn (Akquisition von VT-Arriva). Der Anstieg des bereinigten EBITDA resultierte aus dem IFRS-16-Effekt.

- Die Umsatzentwicklung war vor allem akquisitionsbedingt sowie infolge von Leistungszuwächsen in Schweden positiv. Die Beendigung von Verkehrsverträgen in Dänemark und den Niederlanden sowie Währungskurseffekte wirkten gegenläufig dämpfend.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen leicht zurück. Die Entwicklung der Aufwandspositionen wurde wesentlich geprägt durch die Akquisition von VT-Arriva und operative Kostensteigerungen:
- Der spürbare Anstieg des Materialaufwands wurde maßgeblich durch die Akquisition von VT-Arriva, den Wegfall von Erstattungen der Kraftstoffsteuer für Vorjahre in den Niederlanden im Vorjahr und höhere Instandhaltungsaufwendungen getrieben.
- Der Personalaufwand stieg leicht. Die Effekte aus der Akquisition von VT-Arriva wurden durch die Beendigung von Verkehrsverträgen weitgehend kompensiert.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte vorwiegend aus dem IFRS-16-EFFEKT (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- Die Abschreibungen stiegen durch den IFRS-16-Effekt deutlich.
- Die Investitionen erhöhten sich vor allem aufgrund des IFRS-16-Effekts sowie der Beschaffung von Bussen deutlich. Gegenläufig wirkte der Wegfall von Investitionen im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Start des Northern-Lines-Vertrags in den Niederlanden im Dezember 2020.

Die Mitarbeiterzahl ging hauptsächlich infolge der Beendigung von Verkehrsverträgen zurück.



Die Außenumsatzstruktur hat sich nicht wesentlich verändert. Der Rückgang in Dänemark und den Niederlanden resultierte aus der Beendigung von Verkehrsverträgen.

#### Geschäftsfeld DB Schenker

### ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

#### Europäischer Landverkehr

- Der europäische Landverkehrsmarkt verzeichnete 2019 erneut ein Wachstum.
- Moderat steigende Preise bei ungebrochener hoher Nachfrage sorgten dafür, dass der Markt 2019 weiterhin durch steigende Umsätze geprägt war. Investitionen in digitale Plattformen zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage von Transportkapazitäten erhöhten den ohnehin aufgrund des intensiven Wettbewerbs bestehenden Druck auf die Margen.
- Risiken blieben durch verschiedene Kostentreiber bestehen: Der Fahrermangel führte zu steigenden Lohnkosten, die Treibstoffpreise ziehen wieder an und auch die Mautkosten steigen. Zunehmende Veränderungen in der Sendungsstruktur (sinkende Gewichte, flexiblere Transportanforderungen) und Investitionen in digitale Strukturen erhöhen den Anpassungsbedarf.
- DB Schenker behauptete seine marktführende Position und konnte den Umsatz im Landverkehr steigern.

#### Luftfracht

- Der internationale Luftfrachtmarkt spiegelt die globale Handelsentwicklung wider und zeigte ein negatives Volumenwachstum auf fast allen Haupthandelsrouten. Die durch diesen Einbruch entstandenen Überkapazitäten wirkten sich 2019 dämpfend auf die Frachtraten aus. Fortschreitende Handelsbeschränkungen auf politischer Ebene und die eher schwache Konjunktur in vielen Regionen stellen zusätzliche Hemmnisse dar.
- DB Schenker verzeichnete in der Luftfracht einen deutlichen Volumenrückgang.

#### Seefracht

- Das globale Wachstum der Containerseefracht war 2019, bedingt durch einen deutlich schwächeren globalen Handel und die Auswirkungen des Handelskonflikts zwischen China und den USA, stark rückläufig. Die schwächere Nachfrage führte zu Überkapazitäten in der Containerschifffahrt und folglich zu erhöhtem Druck auf das Niveau der Frachtraten.
- Die Volumenentwicklung auf den Hauptrouten verlief differenziert. Die Transportvolumina zwischen den USA und Asien sowie von Europa nach Asien gingen zurück. Die wachstumsstärkste Route verzeichnete der Containertransport zwischen Südamerika und Asien.
- Die Frachtraten blieben 2019 zunächst relativ konstant, fielen dann jedoch aufgrund der schwachen Entwicklung auf den wichtigsten Handelsrouten ab.
- DB Schenker konnte sein Volumen in der Seefracht steigern.

#### Kontraktlogistik

- Auch 2019 entwickelte sich der globale Markt für Kontraktlogistik positiv und war von einem weiteren Wachstum gekennzeichnet. Überproportionales Wachstum verzeichnete weiterhin die Region Asien/Pazifik. Als wesentliche Treiber dieser Entwicklung können der ungebrochene Outsourcing-Trend sowie das

wachsende E-Commerce-Geschäft genannt werden.

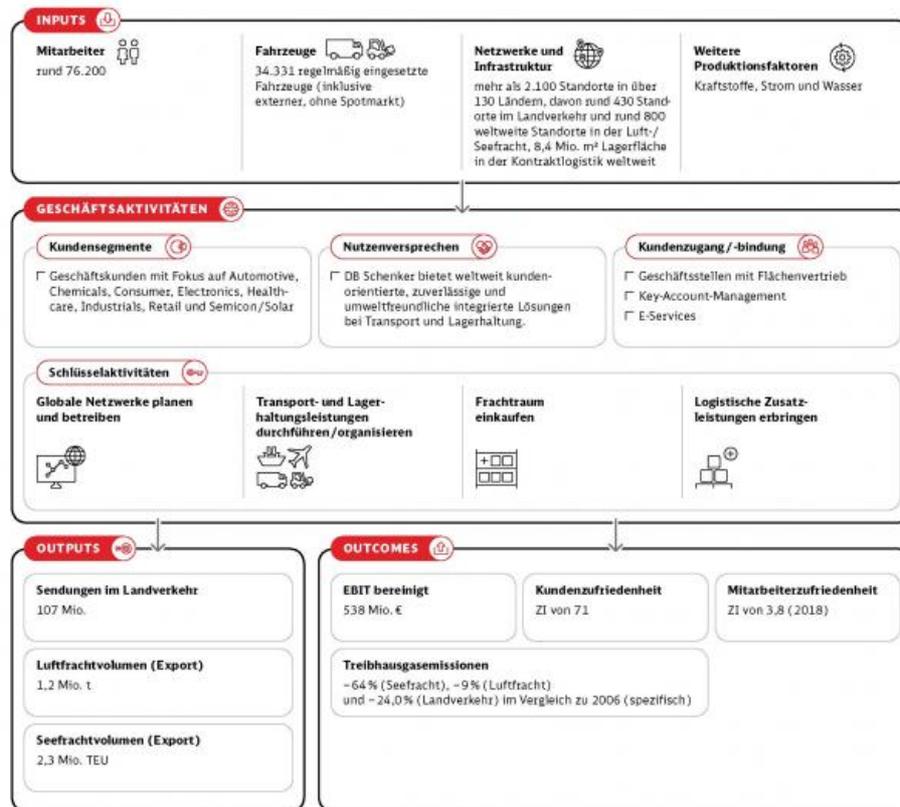
- Anbieter investieren verstärkt in digitale Komponenten des Lagermanagements, um die Effizienz zu verbessern. Steigender Wettbewerbsdruck geht mit Druck auf die Margen einher.
- DB Schenker nutzte die Wachstumschancen und baute seinen Umsatz im Kontraktlogistikgeschäft weiter aus.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### IMO-2020-Vorschriften in Kraft getreten

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat eine neue Kraftstoffregulierung eingeführt, die die Schwefelemissionen ab dem 1. Januar 2020 auf 0,5% begrenzt, was dazu führte, dass Schiffe ihre Emissionen sowohl auf hoher See als auch in Küstengebieten erheblich reduzieren müssen. Diese Änderung wirkt sich auf die gesamte Schifffahrtsbranche aus. Dank der Verordnung wird die Schifffahrt umweltfreundlicher. DB Schenker kooperiert mit Reedereien, die aktiv an der Reduzierung der Treibhausgasemissionen und der Einhaltung der IMO 2020 arbeiten.

### Geschäftsmodell DB Schenker



## GESCHÄFTSMODELL

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

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

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

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 innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist eine effektive IT-Unterstützung von besonderer Bedeutung.

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

## MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Schenker verfügt über eine sehr gute Positionierung in allen Marktsegmenten - europäischer Landverkehr, globale Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik. Unsere Vision ist, der führende integrierte Transport- und Logistikanbieter mit globaler Reichweite zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, will DB Schenker seine führende Marktposition weiter stärken und ausbauen.

Mit der STRATEGIE PRIMUS will DB Schenker die Profitabilität deutlich steigern und das Portfolio noch stärker auf internationale Wachstumsmärkte ausrichten. Um die Veränderung in den drei Kernbereichen Wachstum, Effizienz und Kultur voranzutreiben, wurde ein umfassendes Transformationsprogramm eingeleitet.

Die einzelnen Geschäftsbereiche des Landverkehrs, der Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik konzipieren Maßnahmen und setzen diese um. Darüber hinaus werden übergreifende Themen zentral gesteuert. Beispiele sind umfassende Effizienzsteigerungsprogramme, die unter anderem die Implementierung neuer Steuerungslogiken beinhalten.

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

### Entwicklung des Netzwerks

- DB Schenker betreibt ein neues Ersatzteilzentrum für einen Automobilhersteller in Kanada. Es ist rund 16.000 m<sup>2</sup> groß und liegt in Mississauga, Ontario. Zum Gelände gehören auch ein Trainingszentrum sowie ein Testfahrzeuglager.
- Im Güterverkehrszentrum Augsburg eröffnete DB Schenker eine neue hochmoderne Logistikhalle mit einer Gesamtlagerfläche von 38.000 m<sup>2</sup>.
- DB Schenker ist mit einem eigenen Tochterunternehmen in Bangladesch vertreten. Schenker Logistics (Bangladesh) Limited bietet als lokale Einheit unter der indischen Clusterorganisation den kompletten Leistungsumfang von DB Schenker an.
- DB Schenker erweitert sein weltweites Netzwerk in acht kaukasischen und zentralasiatischen Ländern. Im ersten Schritt wurde eine Niederlassung in Kasachstan gegründet. Es folgen eigene Landesorganisationen in Georgien, Armenien, Aserbaidschan, Usbekistan, Turkmenistan, Kirgistan und Tadschikistan.

### Fortschritte bei Umsetzung von PRIMUS

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

- Wachstum: Unter anderem die Geschäftsentwicklungsprogramme in allen Produkten trugen im Berichtsjahr - trotz Abkühlung der Weltwirtschaft und wachsender geopolitischer Spannungen mit spürbar negativen Einflüssen auf das Logistikgeschäft - zu einer stabilen Umsatzentwicklung bei, darunter zum Beispiel gezielte regionale Spezialisierungen auf Schlüsselkunden in der Softwarebranche.
- Effizienz: Durch die neue Organisationsstruktur in der globalen Finanzabteilung und die Ausgestaltung der Global Business Service Center in Bukarest und Manila richtet sich DB Schenker weiter effizienter aus. Ein Fokus liegt zum Beispiel auf den finanziellen End-to-End-Prozessen, die in verschiedenen Projekten stetig vereinheitlicht und optimiert werden.
- Kultur: Nach dem Programmstart 2017 haben alle Führungskräfte das »The Future is here«-Programm absolviert. Um den Kulturwandel im Unternehmen weiter voranzutreiben, werden auch alle neuen Führungskräfte während ihres Onboardings als Katalysatoren involviert.

### DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- DB Schenker ist Gründungspartner des Smart-City-Projekts Aerotropolis in Australien. Das Handelszentrum Aerotropolis soll in der Nähe des Western Sydney Airport entstehen. Dazu zählen die Planung eines digital gestützten Fracht- und Logistikversorgungssystems, ein hochmodernes Kühllogistikzentrum sowie Logistiktechnologien für die Luftfahrt- und Verteidigungsbranche.
- DB Schenker hat den Einsatz von Exoskeletten an mehreren Logistikstandorten erfolgreich erprobt. Exoskelette sind am Körper getragene, elektromechanische Konstruktionen. Sie sollen ergänzend zu ergonomisch gestalteten Arbeitsplätzen Mitarbeiter bei Hebe- und Drehbewegungen unterstützen.
- Im Rahmen eines Pilotprojekts testet DB Schenker in Leipzig autonome Logistikroboter des Herstellers Gideon Brothers. Die autonomen Roboter speichern mithilfe von KI eine Karte der Umgebung und können Hindernisse sicher umfahren.
- DB Schenker hat einen autonomen Gabelstapler in Betrieb genommen. Das System des österreichischen Lieferanten AGILOX transportiert am Standort Eching bei München Leerbehälter über eine Distanz von rund 150 m. Der AGILOX verfügt über eine in der Höhe bewegliche Gabel, mit der Behälter angehoben und abgesenkt werden können. Der AGILOX kann innerhalb kürzester Zeit eine Umgebungskarte zur Navigation innerhalb des Standorts aufzeichnen.

### UMWELTMASSNAHMEN

- DB Schenker hat sich der → EV-100-INITIATIVE angeschlossen und die Selbstverpflichtung der → TRANSPORT decarbonization alliance unterzeichnet, wonach bis 2030 der urbane Verkehr auf Nullemissionsfahrzeuge umgestellt werden soll.
- DB Schenker ist Gründungsmitglied des Emission Council for Zero Emission Trucks (ECTA), das sich für EU-weite politische Rahmenbedingungen zur Förderung emissionsarmer Fahrzeuge einsetzt.
- Seit Mai 2019 sind in Oslo acht MAN-eTGE-Transporter im Einsatz, um die Stadtlogistik emissionsarm zu betreiben und die Treibhausgasemissionen um insgesamt 80% zu reduzieren.
- Der im Vorjahr begonnene Test von fünf FUSO-eCanter-ELEKTRO-LKW NR. 122 sowie von fünf eDucato-Transportern in Deutschland und Frankreich wurde im Berichtsjahr fortgesetzt.
- Mit der Installation von LED-BELEUCHTUNGSANLAGEN NR. 50 an 17 Standorten in Deutschland, Finnland und Frankreich sowie einer Photovoltaikanlage an einem Standort in Schweden wurden Maßnahmen mit einer erwarteten Gesamtenergieeinsparung von rund 5,5 MWh pro Jahr umgesetzt.
- Im Berichtsjahr sind fünf Standorte in Italien, Großbritannien und Irland als ECO WAREHOUSE NR. 112 ausgestattet worden. Damit hat DB Schenker ein integriertes Konzept entwickelt, mit dem Lagergebäude energieeffizient betrieben und die Treibhausgasemissionen stark reduziert werden können.

DB Schenker	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
Kundenzufriedenheit in ZI	71	71	-	-	74
Sendungen im Landverkehr in Tausend	107.132	106.468	+664	+0,6	100.452
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.186	1.304	-118	-9,0	1.300

	2019	2018	Veränderung		2017
			absolut	%	
DB Schenker					
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.294	2.203	+91	+4,1	2.169
Gesamtumsatz in Mio. €	17.091	17.050	+41	+0,2	16.430
Außenumsatz in Mio. €	17.018	16.973	+45	+0,3	16.345
Rohertragsmarge in %	36,1	34,8	-	-	34,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.082	703	+379	+53,9	676
EBIT bereinigt in Mio. €	538	503	+35	+7,0	477
EBIT-Marge (bereinigt) in %	3,1	3,0	-	-	2,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	662	273	+389	+142	246
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	76.153	75.817	+336	+0,4	71.888
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,8	-	-	-
Mitarbeiterzufriedenheit - Durchführungsquote Folgeworkshops in %	92,6	-	-	-	96,0
Frauenanteil per 31.12. in %	36,1	35,7	-	-	35,5
Spezifische Treibhausgasemissionen (Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-24,0	-25,8	-	-	-20,2
Spezifische Treibhausgasemissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-9,1	-9,3	-	-	-8,8
Spezifische Treibhausgasemissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-64,3	-61,2	-	-	-60,7

### ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Nachlassende Impulse aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld.
- Ergebnisverbesserungen insbesondere im Landverkehr.
- Umfangreiche Initiativen für Kostenreduzierung, Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.

Die Kundenzufriedenheit blieb stabil. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden seit 2017 jährlich rund 15.000 Kunden in 28 Ländern befragt.

Die Volumentwicklung war im Landverkehr und in der Seefracht positiv. Aufgrund der angespannten Marktlage entwickelte sich das Volumen in der Luftfracht deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich unter anderem infolge eines Anstiegs der Erträge positiv. Auch der Rohertrag legte zu, am deutlichsten in der Kontraktlogistik. Die Rohertragsmarge verbesserte sich.

Die Umsätze wurden zu 41% im Landverkehr, zu 21% in der Luftfracht, zu 18% in der Seefracht sowie zu 16% in der Kontraktlogistik generiert.

Das bereinigte EBIT wurde zu 32% im Landverkehr, zu 32% in der Luftfracht, zu 17% in der Seefracht sowie zu 15% in der Kontraktlogistik generiert.

- Die Umsatzentwicklung lag auf Vorjahresniveau. Die positive Entwicklung im Landverkehr, in der Seefracht und in der Kontraktlogistik sowie insgesamt positive Währungskurseffekte wurden durch Umsatzrückgänge in der Luftfracht nahezu vollständig aufgezehrt.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge (-7,2%/-20 Mio. €) sind unter anderem infolge geringerer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie aus dem Abgang von Sachanlagen zurückgegangen.

Auf der Aufwandsseite machten sich vor allem die Volumen- und die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- Der Materialaufwand (-1,5%/-167 Mio. €) war getrieben durch die Luftfracht leicht rückläufig. Nachfragebedingte Zuwächse in der Seefracht sowie Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- Der Personalaufwand (+5,4%/+176 Mio. €) stieg infolge der höheren Mitarbeiterzahlen vor allem in der Kontraktlogistik und im Landverkehr sowie währungskursbedingt.
- Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen (-17,3%/-365 Mio. €) insbesondere in der Kontraktlogistik resultierte vor allem aus dem IFRS-16-EFFEKT (gegenläufiger Effekt in den Abschreibungen).
- Die Abschreibungen (+172%/+344 Mio. €) stiegen durch den IFRS-16-Effekt.

Die Investitionstätigkeit hat deutlich zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus dem IFRS-16-Effekt. Auch bereinigt um diesen Effekt stiegen die Investitionen unter anderem in den Regionen Asien/Pazifik und Europa. Investitionsschwerpunkt war weiterhin die Region Europa.

29% der Mitarbeiter waren am Berichtsjahresende im Landverkehr, 9% in der Luftfracht, 7% in der Seefracht und 32% in der Kontraktlogistik tätig. Die Mitarbeiterzahl lag insgesamt in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Die Messung der Mitarbeiterzufriedenheit erfolgt alle zwei Jahre. Im Berichtsjahr lag der Fokus auf den Folgeprozessen zur Befragung 2018. Die Durchführungsquote der Folgeworkshops lag stabil auf sehr hohem Niveau.

Per 31. Dezember 2019 stieg der Frauenanteil leicht. Im Landverkehr blieb die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 auf Vorjahresniveau. Leichte Schwankungen sind auf Volatilitäten im Cargo-Mix zurückzuführen, der die Gewichtsauslastung und damit die Treibhausgas-effizienz beeinflusst.

Die Reduzierung im Luftverkehr speist sich aus der kontinuierlichen Ersetzung älterer Flugzeugtypen durch neuere.

Die signifikante Reduzierung in der Seefracht ist in erster Linie auf eine weitere Konsolidierung von Verkehren zurückzuführen. Es haben sich mit Ocean Network Express (ONE) und dem Zusammenschluss von Maersk und Hamburg Süd weitere Synergien in den angebotenen Diensten ergeben.

DB Schenker arbeitet aktiv in der Clean Cargo Working Group, insbesondere an der Sicherung der Datenqualität der über 3.000 erfassten Schiffe, deren Emissionen und Verkehrsleistungen von 85% der Containerschiffahrt berichtet werden.

Im Energieverbrauch von stationären Anlagen ist die signifikante Reduzierung auf verschiedene Effizienzmaßnahmen zurückzuführen, allerdings auch auf klimatisch bedingte verringerte Energieverbräuche.

**Sparte Landverkehr**

- Weiterentwicklung des Netzwerks und des Produktportfolios sowie Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.
- Preiseffekte wirken positiv.

Sparte Landverkehr	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Tausend	107.132	106.468	+664	+0,6
Gesamtumsatz in Mio. €	7.125	7.092	+33	+0,5
Außenumsatz in Mio. €	7.058	7.023	+35	+0,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	341	196	+145	+74,0
EBIT bereinigt in Mio. €	172	125	+47	+37,6
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	21.811	21.580	+231	+1,1

Im Landverkehr war die Volumenentwicklung leicht positiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines überproportionalen Ertragszuwachses deutlich besser.

- Die Umsatzentwicklung lag währungskursbereinigt vor allem preisbedingt etwas höher. Negative Währungskurseffekte führten zu einer Entwicklung annähernd auf Vorjahresniveau.
- Der Materialaufwand ging leicht zurück. Hier wirkten vor allem Währungskurseffekte aufwandsmindernd. Währungskursbereinigt lag der Materialaufwand auf Vorjahresniveau.
- Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund des Anstiegs der Mitarbeiterzahl.
- Infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 kam es zu einer Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen.
- Daraus resultierte ein entsprechend positiver Effekt auf das EBITDA, das sich in der Folge deutlich positiver entwickelte als das EBIT.

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

**Sparte Luftfracht**

- Nachfrageeinbruch und hohe Kapazitätsverfügbarkeit führten zu deutlichem Rückgang der Frachtraten.
- Diverse Maßnahmen zur Standardisierung und Verbesserung der Produktivität in Umsetzung.

Sparte Luftfracht	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.186	1.304	-118	-9,0
Gesamtumsatz in Mio. €	3.542	3.804	-262	-6,9
Außenumsatz in Mio. €	3.542	3.804	-262	-6,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	204	186	+18	+9,7
EBIT bereinigt in Mio. €	172	178	-6	-3,4
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	6.883	7.032	-149	-2,1

Die Leistungsentwicklung war infolge der globalen Marktabkühlung deutlich rückläufig.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer: Das bereinigte EBIT verschlechterte sich, da der Aufwandsrückgang die vor allem leistungsbedingt schwache Ertragsentwicklung nicht vollständig kompensieren konnte.

- Die Umsatzentwicklung war leistungsbedingt sowie infolge der Frachtratenentwicklung rückläufig. Gegenläufig wirkten positive Währungskurseffekte.
- Entsprechend der Volumen- und Frachtratenentwicklung ging auch der Materialaufwand zurück. Währungskursbereinigt war der Rückgang noch stärker.
- Der Personalaufwand erhöhte sich tarif- und währungskursbedingt.
- Infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 kam es zu einer Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen. Die Abschreibungen stiegen zudem durch ein IT-Projekt.
- Daraus resultierte ein entsprechend positiver Effekt auf das EBITDA, das sich in der Folge positiver entwickelte als das EBIT.

Die Mitarbeiterzahl sank infolge des Volumenrückgangs, insbesondere in den Regionen Asien/Pazifik und Mittlerer Osten/Afrika.

**Sparte Seefracht**

- Nachfragesteigerung im Bereich Full Container Load (FCL) überstieg Marktwachstum deutlich.
- Maßnahmen zur Effizienzverbesserung in Umsetzung.
- Ausschreibungsgewinne von Großprojekten in Europa, Südamerika und im asiatisch-pazifischen Raum.

Sparte Seefracht	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	2.294	2.203	+91	+4,1
Gesamtumsatz in Mio. €	3.090	2.930	+160	+5,5
Außenumsatz in Mio. €	3.090	2.930	+160	+5,5
EBITDA bereinigt in Mio. €	104	84	+20	+23,8

Sparte Seefracht	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt in Mio. €	91	81	+10	+12,3
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	5.396	4.974	+422	+8,5

Die Leistungsentwicklung in der Seefracht war positiv. Hier wirkten sich insbesondere der volumenstarke Handel zwischen dem asiatisch-pazifischen Raum und Europa, aber auch die Entwicklung auf den Exportrelationen nach Südamerika aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die Erträge wuchsen stärker als der operative Aufwand. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in der Folge deutlich.

- Der Umsatz stieg im Wesentlichen getrieben durch das Volumenwachstum und Währungskurseffekte.
- Auch der Materialaufwand stieg infolge der gestiegenen Volumina sowie währungskursbedingt deutlich.
- Der Personalaufwand erhöhte sich infolge der Leistungsausweitung sowie währungskursbedingt.
- Infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 kam es zu einer Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen. Die Abschreibungen stiegen zudem durch ein IT-Projekt.
- Daraus resultierte ein entsprechend positiver Effekt auf das EBITDA, das sich in der Folge positiver entwickelte als das EBIT.

Die Mitarbeiterzahl ist infolge der Geschäftsentwicklung gestiegen.

**Sparte Kontraktlogistik**

- Gute Entwicklung im Bestands- und Neukundengeschäft.
- Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität.
- Fachkräftemangel verzögert Inbetriebnahme neuer Standorte.
- Krise in der Automobilbranche belastet Ertragsentwicklung.

Sparte Kontraktlogistik	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Lagerhausfläche in Mio. m <sup>2</sup>	8,4	8,3	+0,1	+1,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.734	2.622	+112	+4,3
Außenumsatz in Mio. €	2.733	2.621	+112	+4,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	312	141	+171	+121
EBIT bereinigt in Mio. €	79	92	-13	-14,1
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	24.625	24.439	+186	+0,8

Die wirtschaftliche Entwicklung in der Kontraktlogistik verlief gedämpft: Das bereinigte EBIT verschlechterte sich trotz eines leichten Umsatzzuwachses insbesondere infolge der deutlichen Zunahme des Personalaufwands.

- Der Umsatz entwickelte sich infolge der Geschäftsausweitungen sowie von Zuwächsen im Bestandsgeschäft insbesondere in Europa leicht positiv. Positive Währungskurseffekte unterstützen die Entwicklung.
- Auch der Materialaufwand stieg, allerdings nur unterproportional. Währungskurseffekte wirkten aufwands erhöhend.
- Der Personalaufwand stieg infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl sowie währungskursbedingt an.
- Infolge der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 kam es zu einer spürbaren Verschiebung von den sonstigen betrieblichen Aufwendungen zu den Abschreibungen.
- Daraus resultierte ein entsprechend deutlich positiver Effekt auf das EBITDA, das sich in der Folge deutlich positiver entwickelte als das EBIT.

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

**Chancen- und Risikobericht**



**Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern**

Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach

Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Chancen- und Risikomanagement.

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete 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).

#### **WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS**

Unser RMS wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigen die Komponenten unseres IKS die Prinzipien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Internal Control - Integrated Framework in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist unser rechnungslegungsbezogenes IKS ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus unter anderem eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzern einheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein wesentliches Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS. Darüber hinaus erfolgen Prüfungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden unsere Überwachungsmechanismen durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise des Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen IKS-Mindeststandards der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

#### **BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG**

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS. Das System ist entlang der Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Per 31. Dezember 2019 lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Recht und Verträge sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition bezogen auf die EBIT-Prognose für das Folgejahr im Berichtsjahr etwas erhöht (+0,4 Mrd. €).

Für die PROGNOSE DER EBIT-ENTWICKLUNG im Geschäftsjahr 2020 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken in Höhe von 0,6 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw]: 0,0 Mrd. €). Diese Risiken ergeben sich vor allem aus den Bereichen Recht und Verträge sowie Produktion und Technik.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen vor allem im Bereich Produktion und Technik.

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 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 wie ISS ESG und MSCI extern eingeschätzt und bewertet.

Organisatorisch haben wir alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des strategischen Managementprozesses (SMP) und zur Operationalisierung mit 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.

#### **Überblick Chancen und Risiken**



### Wesentliche Chancen und Risiken

#### 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 oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in den einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden. DB Arriva ist so aufgestellt, dass Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut genutzt werden können.
- 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 Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.
  - Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, beispielsweise durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
  - Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagieren wir mit 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 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: Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
- Durch die demografische Entwicklung steigt der Druck auf die öffentliche Hand, auf günstige Angebote zurückzugreifen. Zudem 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 umfassende DIGITALISIERUNGSSTRATEGIE entwickelt.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte unserer Kunden:

- Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden kommen. Steigende Kosten global verteilter Produktion machen eine regionalere Produktion wirtschaftlicher. Ein weiterer Grund für Regionalisierung ist der Einsatz von Produktionsinnovationen wie Automatisierung, Modularisierung und 3-D-Druck mit Potenzial zur Relativierung von Lohnkostenunterschieden und Skaleneffekten.
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel 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 vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/ -Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement folgt internationalen Standards gemäß ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cybersecurity Framework. Entscheidend für einen angemessenen Umgang mit Sicherheitsrisiken ist ein ganzheitliches Verständnis von Bedrohungen auf technischer und persönlicher Ebene. Schwächen in Abläufen und bei der Einhaltung von Sicherheitsregeln sind häufige Einfallstore von Angreifern. Eine nachhaltige Sicherheitssensibilisierung trägt deshalb dazu bei, ungewöhnliche Vorgänge (beispielsweise Phishing-Mails) frühzeitig zu erkennen und damit weniger Angriffsfläche zu bieten.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, wurde eine Bandbreite von Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahe Einspielen von Software-Aktualisierungen) umgesetzt. Angemessene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerkinfrastruktur ist überall dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt reduzieren diese Maßnahmen das Risiko von Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen und vermeiden damit Schäden für den DB-Konzern.

Im Schienengüterverkehr ist die PÜNKTLICHKEIT 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

Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, spielt auch unsere Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Unser Ziel ist es, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubestücken. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer. Gleichzeitig hat der DB-Konzern einen relativ hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das im Rahmen der Tarifverhandlungen vereinbarte Wahlmodell. Den daraus resultierenden Risiken treten wir insbesondere mit der Verbesserung unserer Arbeitgeberattraktivität, umfangreichen Recruitingmaßnahmen, Ausbau der Qualifizierungskapazitäten und Maßnahmen zum effektiven Wissensmanagement entgegen.

Neue technische Möglichkeiten, insbesondere aus dem Bereich der Digitalisierung, führen zu sich verändernden Arbeitsinhalten und neuen Arbeitsweisen. Um unsere Innovationsfähigkeit zu stärken und uns zukunftssicher aufzustellen, suchen wir gezielt Lösungen und Antworten und entwickeln uns so als Arbeitgeber konsequent im Sinne der Starken Schiene weiter.

Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik haben wir die Chance, Mitarbeiter langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze, unsere Beschäftigungssicherung, neue Partizipationsmöglichkeiten sowie die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur bei.

Umfangreiche Neueinstellungen erzeugen Vielfalt in der Belegschaft, die zu mehr Kreativität und Produktivität führen kann, wenn ein intensiver Wissenstransfer und gutes Management der Diversität erfolgt. Junge Mitarbeiter bringen neue Ideen und Konzepte mit in den Arbeitsalltag. Ältere Mitarbeiter stellen mit einem vielfältigen und umfangreichen Erfahrungsschatz den Wissenstransfer zu neuen Mitarbeitergruppen sicher. Zudem werden in gemischten Teams neue Perspektiven und Sichtweisen in den Lösungsfindungsprozess eingebracht. In einer entsprechenden Unternehmenskultur kann sich dies langfristig positiv auf die Innovations- und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken.

### **REGULIERUNG**

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.

### **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 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 Kunden 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. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließen wir für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir in der Regel auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen. Risiken aus der Kapitalmarktentwicklung oder einer Bonitätsverschlechterung berücksichtigen wir durch einen konservativen Planungsansatz.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze.

### **RECHT UND VERTRÄGE**

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 Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation.

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und über 40.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es unter anderem um Kartelle bei Lkw, Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl, Girocard und Containertransporten. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist.

### **BESONDERE EREIGNISSE**

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit unter anderem in den Personenbahnhöfen, zum Beispiel durch Ausbau der VIDEOÜBERWACHUNG, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

## WEITERE THEMEN

### Projektrisiken

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie zum Beispiel der STRATEGIE STARKE SCHIENE für den Systemverbund Bahn oder PRIMUS bei DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

### Infrastrukturfinanzierung

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zur Verfügung stehenden Mittel für das Bestandsnetz sowie den Neu- und Ausbau (Bedarfsplaninvestitionen). Eine fehlende Verfügbarkeit kann zu zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes oder die Beseitigung von Engpässen und damit zu Einschränkungen der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene führen.

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die LuFV III und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene, die auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV III 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

Der DB-Konzern ist mit DB Arriva, DB Schenker und DB Cargo in Großbritannien aktiv. Aus der anhaltenden Unsicherheit über die zukünftigen Beziehungen zu Großbritannien nach dem Ausscheiden aus der Europäischen Union (Brexit) resultieren Risiken für unsere Aktivitäten. Hier können sich im Wesentlichen eine Abschwächung der britischen Wirtschaft und neue Handelsbarrieren negativ auswirken. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko durch eine bestmögliche Vorbereitung.

Die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätseinstufungen der garantierenden Staaten ausgereicht. Sollten diese Staatsbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

### Umweltrisiken

Ökologische Alleinstellungsmerkmale wie klimaneutrale Verkehre im Personen- und Güterverkehr auf Basis erneuerbarer Energien führen zu einer Steigerung der positiven Wahrnehmung durch unsere Kunden und verbessern die externe Wahrnehmung. Daraus resultieren erhebliche Chancen. Unsere Aktivitäten wirken sich positiv auf die Reduzierung von Treibhausgasen aus und können auch einen positiven Einfluss auf die Kundenzufriedenheit und Marktposition haben. Unsere Mobilitätsangebote müssen durchgehend klimaneutral werden, um den Klimavorteil zu sichern.

Aus Verschärfungen der Umweltschutzgesetze resultieren für den DB-Konzern Chancen und Risiken. Chancen ergeben sich vor allem für den Schienenverkehr. Allerdings können Maßnahmen wie Dieselfahrverbote auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten haben.

Witterungsbedingte Schäden an unserer Infrastruktur führen unter anderem zu Erlöseinbußen, Pönalezahlungen und erhöhten Anforderungen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen. Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse (AUSBAU VEGETATIONS MANAGEMENT) und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von witterungsbedingten Einschränkungen arbeitet der DB-Konzern unter anderem gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen.

Extremwetterereignisse managen bedeutet für uns auch, mit schnellen Veränderungen und komplexen Auswirkungen umgehen zu müssen. Die Störungen erreichen heute zunehmend überregionale Dimensionen und sind von längerer Dauer. Laut einer vom DB-Konzern in Auftrag gegebenen Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung sind wir so stark von den Folgen des Klimawandels betroffen wie kein anderes großes Unternehmen in Deutschland. Vor dem Hintergrund der erwarteten künftigen Intensivierung und Häufung von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland verfolgen wir neben einem aktiven Klimaschutz eine konsequente Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Die Abteilung Naturgefahrenmanagement ist bei der DB Netz AG mit der Entwicklung von systematisch vorausschauender Naturgefahrenprävention und nachhaltiger Klimafolgenanpassung beschäftigt, um die Auswirkungen von Naturgefahren auf die Schieneninfrastruktur auf ein Minimum reduzieren zu können. Im Berichtsjahr standen Sturmprävention und Hitzeadaptation im Fokus.

Der DB-Konzern verfolgt eine ganzheitliche Naturgefahrenstrategie, mit der Auswirkungen von Naturereignissen auf die Bahninfrastruktur und den Bahnbetrieb räumlich und zeitlich erfasst, bewertet und mit Präventionsmaßnahmen gesteuert werden. Die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen erfolgt interdisziplinär innerhalb des DB-Konzerns. In externen Forschungskooperationen werden neue wissenschaftliche Erkenntnisse und Verfahren erarbeitet, so zum Beispiel zur satellitenbasierten Detektion von sturmgefährdeten Bäumen. In Zusammenarbeit mit Start-ups, den europäischen Bahnen sowie im Expertennetzwerk des BMVI werden innovative Lösungen entwickelt, um die Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur gegenüber Naturgefahren und Klimawandelfolgen weiter zu erhöhen.

Für den Ausstieg aus der Nutzung von Glyphosat gibt es noch keine adäquaten Alternativen. Der DB-Konzern unterstützt entsprechende Entwicklungen.

### Nachtragsbericht

#### Veränderungen im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB AG

Seit dem 1. Januar 2020 leitet Dr. Sigrid Nikutta das neu geschaffene Vorstandsressort Güterverkehr der DB AG und übernahm gleichzeitig auch den Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG.

Dr. Levin Holle hat am 1. Februar 2020 das Vorstandsressort Finanzen&Logistik der DB AG übernommen, dem auch die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva zugeordnet sind.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 19. Februar 2020 den Vertrag von Martin Seiler, Vorstand für Personal&Recht bis Ende 2025 verlängert.

Mit Wirkung zum 18. Februar 2020 wurde Werner Gatzert, Staatssekretär im BMF in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

**LuFV-III-Vertrag unterzeichnet**

Der Bund - vertreten durch das BMVI und das BMF - und der DB-Konzern haben am 14. Januar 2020 den Vertrag über die LuFV III unterzeichnet, die damit rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist.

**Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket**

Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets in Kraft. Durch die vollständige Weiterreichung an unsere Kunden wurden Tickets und Reservierungen und ab 1. Februar 2020 auch BahnCards deutlich günstiger.

Auf Grundlage des KLIMAPAKETS der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bund, DB AG, DB Netz AG, DB Station& Service AG und die 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 (inklusive kleiner/ mittlerer Maßnahmen), Digitale Schiene, Attraktive Bahnhöfe und Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

**Portfoliobereinigungen**

Im Februar 2020 haben wir die Ameropa Reisen GmbH (Ameropa) an Liberta Partners, eine deutsche Multi-Family-Holding, verkauft. Die Kooperation mit der Ameropa wird auch nach dem Verkauf fortgesetzt.

Die DB Station&Service AG hat im ersten Quartal 2020 ihre Beteiligung an der Station Food GmbH zunächst durch Erwerb der bislang vom Joint-Venture-Partner gehaltenen Anteile auf 100% erhöht und anschließend vollständig an die SSP Deutschland GmbH veräußert.

**Anleiheemissionen**

Über die DB Finance haben wir zum Jahresbeginn 2020 zwei Senioranleihen emittiert:

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2102380776	DB Finance	EUR	500	500	0,750	Jul. 2035	
XS2117462627	DB Finance	EUR	300	300	0,000	Feb. 2024	
ISIN							
XS2102380776							15,5
XS2117462627							4,0

**Beendigung Arriva-Rail-North-Franchise**

Am 29. Januar 2020 hat das britische Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) angekündigt, das Arriva-Rail-North-Franchise an den staatseigenen Operator of Last Resort zu übertragen. Das Arriva-Rail-North-Franchise war mit großen Herausforderungen konfrontiert, die größtenteils außerhalb der direkten Kontrolle von DB Arriva lagen. Dazu gehörten verspätete oder abgebrochene Infrastrukturprojekte und ausgedehnte Arbeitskämpfmaßnahmen, die sich negativ auf die operative Leistungsfähigkeit ausgewirkt haben.

DB Arriva wird eng mit dem DfT zusammenarbeiten, um einen reibungslosen Übergang für die Fahrgäste und Mitarbeiter zu gewährleisten. In diesem Kontext werden aktuell auch die Kündigungs- und Abfindungsregelungen für den Betreiberwechsel einschließlich der Regelung aller offenen finanziellen Ansprüche zwischen DB Arriva und dem DfT verhandelt.

**Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs**

Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den 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 in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8% angewendet wird, ergibt sich im Zeitraum 2020 bis 2031 eine Aufstockung von 5,2 Mrd. €. In einer Protokollklärung hat die Bundesregierung zudem angekündigt, noch in diesem Jahr ein Gesetz auf den Weg zu bringen, um die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV auf die gesetzliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8% zu begrenzen.

Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienenengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erheblich erhöht. Die Bundesmittel des GVFG steigen von bisher 332 Mio. € auf etwa 665 Mio. € im Jahr 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.

**Gesetze zur 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, das Beseitigen von Bahnübergängen zu erleichtern, die Züge wie Autos ausbremsen. Dafür sollen Kommunen von Kosten entlastet werden, wenn stattdessen Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Bei Ersatzbauwerken - vor allem Brücken und Bahnsteigen - ermöglicht das Gesetz, stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren verzichten zu können.

Mit einem sogenannten Maßnahmenesetzvorbereitungsgesetz ist zudem vorgesehen, dass für acht ausgewählte Vorhaben auf der Schiene statt von Behörden künftig direkt vom Bundestag Baurecht erteilt werden kann.

**Starterpaket Digitale Schiene**

Die Digitalisierung des Schienennetzes mit Ausrüstung von ETCS sowie DSTW soll ab 2020 in die Umsetzung gehen. Die zusätzliche Sperre des BMF für die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel bis 2023 zur Umsetzung des sogenannten Starterpakets wurde im Januar 2020 aufgehoben. Das Starterpaket umfasst die Metropolregion Stuttgart, die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main und den transeuropäischen Korridor Skandinavien-Mittelmeer. Im Rahmen eines Modellvorhabens wird der Bund in der Metropolregion Stuttgart auch die Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation) anteilig bis 2025 fördern.

Sturmtief Sabine

Im Februar 2020 zog das Sturmtief Sabine über Deutschland und sorgte für umfangreiche Betriebsbeeinträchtigungen im Nah- und Fernverkehr. Aus Sicherheitsgründen wurde der Fernverkehr zwischen 18:00 Uhr am 9. Februar 2020 und 10:00 Uhr des Folgetages eingestellt.

### Coronavirus

Nach dem Ausbruch des Coronavirus sind im ersten Quartal 2020 erhebliche negative wirtschaftliche Auswirkungen in China und der Asien/Pazifik-Region sowie in der Folge auch auf das globale Wirtschaftswachstum zu verzeichnen.

### Prognosebericht

#### Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung

Mit unserer neuen STRATEGIE STARKE SCHIENE haben wir den strategischen Rahmen unserer Geschäftstätigkeit neu definiert und fokussieren uns auf unseren Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen des Bundes. Zur Umsetzung bedarf es erheblicher Investitionen, insbesondere in die Schieneninfrastruktur. Die finanzielle Unterstützung des Bundes hierfür war noch nie so hoch, wie sie aktuell ist. Der für die Verkehrsverlagerung notwendige Ausbau der Schieneninfrastruktur wird durch signifikante Finanzierungsbeiträge des Bundes vor allem in Form von vertraglich vereinbarten höheren Investitionszuschüssen im Zeitraum bis 2030 untermauert. Zusätzlich leisten wir als DB-Konzern einen erheblichen eigenen Beitrag für Investitionen sowie für operative Maßnahmen zur Verbesserung von Service und Qualität sowie zum Ausbau der Digitalisierung.

Wir werden daher in den nächsten Jahren einen deutlichen Investitionshochlauf sehen, der in 2020 beginnt. Hinzu kommen Zusatzbelastungen auf der Aufwandsseite für zusätzliche Maßnahmen und mehr Mitarbeiter. Die positiven Effekte daraus werden sich allerdings nicht unmittelbar niederschlagen, sondern sich mit der Zeit entwickeln. Die in den nächsten Jahren im Rahmen der Strategie Starke Schiene geplanten Maßnahmen sind der Schlüssel für Wachstum, Verkehrsverlagerung und eine bessere Betriebsqualität. Nur über eine hohe Produktqualität und zufriedene Kunden lassen sich Umsatz und Ergebnis auf Dauer steigern.

Im Geschäftsjahr 2020 erwarten wir daher eine positive Geschäftsentwicklung, verbunden mit einem investiv bedingt höheren Finanzbedarf und Belastungen auf der Aufwandsseite. Der Vorstand der DB AG geht entsprechend davon aus, dass im Geschäftsjahr 2020 umfangreichere Finanzierungsmaßnahmen erforderlich sein werden und die operative Ergebnisentwicklung spürbar rückläufig sein wird.

Unsere Aktivitäten unterliegen unterschiedlichen Risiken, die im CHANCEN- UND RISIKOBERICHT dargestellt sind. Für das Geschäftsjahr 2020 sehen wir insbesondere Risiken in den Bereichen Recht und Verträge sowie Produktion und Technik. Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können.

#### Ausrichtung des DB-Konzerns

Die im Juni 2019 vorgestellte neue Strategie Starke Schiene definiert die zukünftige Ausrichtung des DB-Konzerns.

#### KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im Rahmen der Klimapolitik der Bundesregierung ist die Schiene ein elementarer Bestandteil. Der Bund investiert und fördert den Schienenverkehr in den kommenden Jahren massiv. Im Schienenpersonenverkehr liegt unser Fokus auf dem Ausbau der Kapazitäten, der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb (Verkehrsverlagerung) sowie der Verteidigung unserer starken Marktstellung. Im ÖSPV erwarten wir mittelfristig einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren. Gleichzeitig wird das autonome Fahren dazu führen, dass immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen müssen. Damit steigen Flexibilität und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf allen zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Auch im Bereich Spedition und Logistik erwarten wir 2020 keine signifikanten Veränderungen. DB Schenker ist bereits heute in allen wichtigen Märkten und Regionen stark vertreten.

#### Konjunkturelle Aussichten

- Prognosen für Entwicklung in 2020 basieren auf Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.
- Auswirkungen des Coronavirus auf konjunkturelle Entwicklungen aktuell noch nicht absehbar.

Voraussichtliche Entwicklung-  
in %

	2019	2020
Welthandel	+0,9	~+1,5
BIP Welt	+2,6	~+2,5
BIP Euro-Raum	+1,2	~+1,0
BIP Deutschland	+0,6	~+0,5

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für 2019 entsprechen den per Februar 2020 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Erwartungen für 2020 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Quelle: Oxford Economics

Für 2020 wird eine nahezu gleichbleibende Entwicklung der Weltwirtschaft erwartet. Angesichts anhaltender politischer Konflikte zu Handelsfragen und eines sich dem Ende zuneigenden Konjunkturzyklus in den Industrieländern ist nicht von einem deutlichen Zuwachs auszugehen. Zwar können sich die globale Industrieproduktion und damit der Güterhandel etwas stabilisieren, ihre Zuwachsraten bleiben aber vergleichsweise niedrig. In Europa und dem Euro-Raum bleibt das Wachstum positiv, aber gering; in Asien und China sinken die Zugewinne leicht ab. Auch in den USA lassen die kurzfristigen positiven Effekte der Steuersenkungen nach, sodass das Wirtschaftswachstum niedriger ausfällt.

Die Risiken für die Weltwirtschaft bleiben mit dem schwelenden Handelsstreit zwischen den USA und China sowie zahlreichen (geo-)politischen Konflikten in ölproduzierenden Ländern sowie den noch nicht abschätzbaren Auswirkungen des Coronavirus hoch. In Europa kommt nach dem beschlossenen Brexit die Unsicherheit über die zukünftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich hinzu.

Die genannten Entwicklungen führen zu einem anhaltend unsicheren Entscheidungsumfeld von Unternehmen, sodass ihre Investitionen weiterhin eher verhalten bleiben.

#### Verkehrsmärkte

#### PERSONENVERKEHR

### Voraussichtliche Marktentwicklung - in %

	2019	2020
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+0,9	~+0,5

Die Erwartungen für 2020 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt dürfte 2020 nach unserer Prognose weiter wachsen, wenngleich schwächer als im Berichtsjahr. Wesentlicher Faktor hierfür sollte neben klimapolitischen Maßnahmen eine absehbar positive Entwicklung von Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Löhnen und Gehältern sein. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet.

- Für den SPV rechnen wir unter diesen Bedingungen mit spürbaren Zuwächsen. Im Fernverkehr wird die Entwicklung unterstützt durch die Absenkung der Mehrwertsteuer für Fernverkehrstickets sowie eigene Maßnahmen zur Angebots-, Kapazitäts- und Qualitätsverbesserung. Im Nahverkehr dürfte die Inbetriebnahme des neuen, an das S-Bahn-System angeschlossenen Berliner Flughafens ab Herbst 2020 zu einer wachsenden Verkehrsleistung beitragen.
- Im ÖSPV ist eine Stagnation zu erwarten. Der Buslinienfernverkehr wird voraussichtlich durch einen intensivierten Wettbewerb mit dem SPV gebremst. Der Busliniennahverkehr dürfte sich dank leicht steigender Schülerzahlen jedoch stabilisieren.
- Der motorisierte Individualverkehr wird voraussichtlich von einer fortgesetzt positiven Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung gestützt, denen moderat steigende Kraftstoffpreise entgegenwirken.
- Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr dürfte angesichts von Angebotsausdünnungen und Streckenstreichungen der Airlines in verstärktem Maße zurückgehen.

Für den europäischen Personenverkehr zeichnet sich eine insgesamt positive Entwicklung ab. Steigende Erwerbstätigenzahlen und verfügbare Löhne und Gehälter dürften zusammen mit leicht steigenden Kraftstoffpreisen vor allem die Nachfrage im SPV tragen. Überdurchschnittlich hohe Zuwächse werden insbesondere in Ländern mit progressiver Klimapolitik, substanziellen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugparks, konsequenter Marktliberalisierung sowie einem intensiven intra- und intermodalen Wettbewerb erwartet.

### GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

#### Voraussichtliche Marktentwicklung - in %

	2019	2020
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+0,3	~+1,5
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-0,9	~+1,5
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,2	~+3,5
Globale Luftfracht (Basis t)	-4,4	~+1,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+0,9	~+3,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+4,5	~+4,5

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

Die Erwartungen für 2020 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Die Erwartungen für 2020 sind auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für 2020 ist von einem anhaltend negativen Industrieimpuls auszugehen. Mit ersten Erholungs- beziehungsweise Stabilisierungstendenzen und einem positiven Basiseffekt nach dem schwachen Berichtsjahr sollte sich der Anstieg der Transportnachfrage auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt aber unter der Annahme des Ausbleibens krisenhafter Ereignisse aus dem Brexit oder den Zollkonflikten wieder etwas positiver zeigen. Ressourcenengpässe, insbesondere aus Personalsicht, werden den Markt auch weiterhin kennzeichnen und zu einem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck führen.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland dürfte wieder ein Wachstum verzeichnen und weiterhin durch die erwartete unterdurchschnittliche Entwicklung bei den Montan- und Massengütern belastet werden. Entsprechend dürften zum Beispiel die Kohletransporte nach dem Ausnahmejahr 2019 weiter zurückgehen. Positive Effekte sind aus der Entwicklung der Konsumgüterindustrie und damit auch aus dem Kombinierten Verkehr zu erwarten, zu der auch weitere Effekte aus einer steigenden Wettbewerbsfähigkeit durch Qualitätssteigerungen und Verlagerungen von der Straße infolge der Trassenpreisförderung beitragen sollten.

Der Straßengüterverkehr dürfte sich, insbesondere durch die Nachfrage aus den Bereichen Bau und Konsumgüter, zumindest auf Gesamtmarktniveau entwickeln, während die Binnenschifffahrt infolge der Schwäche bei den Montan- und -Massengütern wieder auf den unterdurchschnittlichen Wachstumspfad der letzten Jahre zurückkehren dürfte.

- Das Wachstum des europäischen Schienengüterverkehrsmarktes dürfte vor allem durch die erwartete Konjunkturerholung und die Belebung des europäischen Außen- und Binnenhandels mit entsprechenden Impulsen für die Intermodalverkehre gestützt werden.
- Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird in 2020 ein Umsatz über Vorjahresniveau erwartet. Treiber dieser Entwicklung sind eine leichte konjunkturelle Erholung in einigen Ländern und steigende Preise. Gegenläufig dürfte sich das Mengenwachstum angesichts sich verschlechternder Aussichten im europäischen Güterhandel auswirken. Für Osteuropa wird weiterhin ein stärkeres Wachstum erwartet als für die meisten westeuropäischen Länder.
- Die Erwartungen für den globalen Luftfrachtmarkt in 2020 sind angesichts verbesserter Prognosen für den globalen Handel wieder positiv. Getrieben wird diese Entwicklung im Wesentlichen durch Aufholeffekte aus dem Einbruch im Berichtsjahr. Eventuell weiter bestehende Überkapazitäten können über niedrige Frachtraten Druck auf die Erlöse der Spediteure ausüben. Risiken aus den internationalen Handelskonflikten bleiben bestehen.
- Für die globale Seefracht wird 2020 ein Volumenwachstum erwartet.
- Für die Kontraktlogistik wird ein kontinuierlich hohes Wachstum vor allem in den Regionen Asien-Pazifik, Americas und Europa erwartet.

### INFRASTRUKTUR

Insgesamt gehen wir für 2020 von einer übergreifend positiven Entwicklung der Trassennachfrage aus:

- Im SPNV erwarten wir weiterhin eine positive Absatzentwicklung durch die erhöhten Regionalisierungsmittel.
- Der SPFV dürfte durch Angebotserweiterungen im Zuge der Fernverkehrsoffensive Mehrgewinne realisieren.
- Im Schienengüterverkehr erwarten wir ein Mengenwachstum, getrieben durch das makroökonomische Umfeld.

Unter Berücksichtigung von Taktverdichtungen in einigen Aufgabenträgergebieten und trotz der weiterhin anhaltenden Bautätigkeit rechnen wir mit einer positiven Entwicklung der Stationshalte. Dabei sollte auch weiterhin der Anteil der konzernexternen Bahnen an den Stationshalten steigen.

Die Einzelhandelsumsätze (ohne Kfz und Tankstellen) folgen in 2020 voraussichtlich ungebrochen dem positiven Trend. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen sollten leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

### Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Aufgrund der voraussichtlich schwachen Entwicklung der Nachfrage und des steigenden Angebots außerhalb der OPEC dürfte die OPEC (vor allem Saudi-Arabien) nicht umhinkommen, die Kürzungen fortzusetzen oder gar zu erweitern. Risiken für steigende Preise resultieren aus möglichen ungeplanten Produktionsausfällen.

Nachdem auf der Weltklimakonferenz in Madrid keine nennenswerten Ergebnisse erzielt werden konnten, schreitet Deutschland mit dem KLIMAPAKET voran. Der darin beschlossene Ausbau der erneuerbaren Energien auf 65% bis 2030 dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Durch den schrittweisen Ausstieg aus der Kohleverstromung erhalten die Großhandelspreise weiteren Auftrieb. Hierzu trägt auch die Ausweitung des Emissionshandels auf den Verkehrs- und Gebäudesektor bei.

### Finanzmärkte

Ohne nachhaltige Konjunkturimpulse ist davon auszugehen, dass die lockere Geldpolitik der europäischen Zentralbank beibehalten wird. Insofern dürfte die Zinslandschaft in absehbarer Zukunft von niedrigen beziehungsweise negativen Renditen geprägt bleiben.

### Entwicklung des DB-Konzerns

- Fortschritte bei Umsetzung der Strategie Starke Schiene, Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.
- Weitere Fortschritte bei Qualitäts- und Umweltthemen.
- Ergebnisentwicklung voraussichtlich weiter unter Druck.
- Netto-Finanzschulden auf Vorjahresniveau erwartet.

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2020 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

### TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

Voraussichtliche Entwicklung	2019	2020
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	150,7	~157
Reisende Nahverkehr(Schiene) in Mio.	1.972	~1.900
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mio. tkm	60.702	~64.000
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.090	~1.100
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	76,5	79
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in ZI	66,1	69
Kundenzufriedenheit DB Cargo in ZI	61	63
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	75,9	78,0
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	94,3	94,8
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	73,8	75,0
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	60,1	61
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	-	3,8
ROCE in %	4,3	>2,5
Tilgungsdeckung in %	15,3	>13

- Die Verkehrsleistung sollte 2020 infolge einer verbesserten Leistungsqualität und Ausweitung des Angebots weiter steigen. Auch die Trassennachfrage sollte unter anderem deshalb zunehmen. Hier wirken zudem auch Nachfragesteigerungen im SPNV infolge zusätzlicher Regionalisierungsmittel sowie im Schienengüterverkehr. Der Trend der kontinuierlichen Erhöhung der Trassennachfrage konzernexterner Kunden wird dabei anhalten.
- Durch die Umsetzung attraktivitätssteigernder Maßnahmen streben wir eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit an.
- Für 2020 rechnen wir aufgrund der konsequenten Fortführung der Maßnahmen der Starke Schiene trotz erhöhter Bautätigkeit und steigender Verkehrsmenge mit einer weiteren Verbesserung der Pünktlichkeit.
- Unsere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasintensität des Bahnstroms in Deutschland werden wir durch eine sukzessive Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien weiter fortführen.
- 2020 wird die fünfte konzernweite Mitarbeiterbefragung erfolgen, um Trends und Veränderungen zu erkennen und herauszufinden, wo Maßnahmen greifen und wo noch Handlungsbedarf besteht. Wir erwarten hier eine leichte Verbesserung.
- Aufgrund der erwarteten deutlich rückläufigen Entwicklung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen deutlichen Anstieg des Capital Employed entwickelt sich der ROCE voraussichtlich rückläufig.
- Die Tilgungsdeckung dürfte auch infolge des erwarteten niedrigeren operativen Ergebnisses zurückgehen.

### ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Voraussichtliche Entwicklung - in Mrd. €	2019	2020
Umsatz	44,4	>45
EBIT bereinigt	1,8	1,3

Voraussichtliche Entwicklung - in Mrd. €	2019	2020
Brutto-Investitionen	13,1	>15
Netto-Investitionen	5,6	>6,5
Fälligkeiten	2,2	2,3
Anleiheemissionen (Senior)	2,0	~2,3
Flüssige Mittel per 31.12.	4,0	~3,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	24,2	~24,2

Basierend auf der positiven Leistungsentwicklung werden insbesondere DB Fernverkehr, DB Cargo und DB Schenker Treiber des Umsatzwachstums sein. Dämpfende Effekte gehen von der Beendigung des ARRIVA-RAIL-NORTH-FRANCHISE aus.

Ergebnisseitig erwarten wir, dass sich die Umsatzzuwächse nicht in der Entwicklung widerspiegeln werden. Hier machen sich insbesondere zusätzliche Aufwendungen zum Beispiel aus Tarifsteigerungen und für unsere Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und zur Digitalisierung im Rahmen der Strategie Starke Schiene insbesondere in der Infrastruktur bemerkbar. Zudem wird auch die Entwicklung bei DB Cargo und DB Regio unter Druck bleiben.

Die Prognose zur wirtschaftlichen Entwicklung des DB-Konzerns in 2020 steht unter dem Vorbehalt möglicher negativer Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus auf die internationalen Transport- und Logistikmärkte. Eine abschließende Bewertung möglicher Szenarien war zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch nicht möglich.

Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive für den Systemverbund Bahn werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Wir wollen damit unsere Qualität und die Kundenzufriedenheit verbessern, die Digitalisierung (inklusive Verbesserung der IT-Sicherheit) vorantreiben und unsere Leistungsfähigkeit steigern. Die Investitionen werden 2020 voraussichtlich spürbar oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen. Hier machen sich höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr (ICE 4 und Intercity 2) und höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Rahmen der LuFV III bemerkbar.

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2020 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. 2020 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 sowie unserem COMMERCIAL-PAPER-PROGRAMM. Die GARANTIERTE KREDITFAZILITÄTEN dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2020 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch 2020 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem steht eine Kapitalerhöhung des Bundes im Rahmen des KLIMAPAKETS zur Verfügung. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch 2020 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können. Der Kapitalbedarf kann unter anderem durch die Emission weiterer Hybridanleihen gedeckt werden.

Es ist unverändert geplant, DB Arriva zu desinvestieren.

Die Netto-Finanzschulden werden per 31. Dezember 2020 voraussichtlich auf dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir 2020 selektiv und fokussiert fortführen.

#### ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ÖKOLOGIE

Voraussichtliche Entwicklung	2019	2020
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-34,8	~35
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	1.844	2.000
Leise Güterwagen in Deutschland per 31.12.	57.644	61.000
Recyclingquote in %	97,7	>95

- Bei der Reduzierung unserer Treibhausgasemissionen liegen wir aufgrund der erzielten Effizienzverbesserungen insbesondere in der Seefracht und im Landverkehr von DB Schenker sowie im Schienenverkehr in Deutschland bereits auf einem guten Niveau. Für die Zielerreichung 2030 ist unsere wesentliche Maßnahme die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für unsere strombasierten Verkehre sowie die fortlaufende Modernisierung unserer Flotten und Anlagen.
- Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2020 planmäßig fortführen.
- Die Umrüstung von Güterwagen werden wir planmäßig in 2020 abschließen.
- Die Recyclingquote werden wir trotz des ansteigenden Bauvolumens 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.

#### Corporate Governance Bericht

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

Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

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

### Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) erklären gemeinsam:

»Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 27. März 2019 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG beabsichtigt, den Empfehlungen des PCGK auch künftig, bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme, zu entsprechen.«

### Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

### VORSTAND

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

Herr Alexander Doll hat sein Mandat als Vorstand der DB AG zum 31. Dezember 2019 niedergelegt. Zu seinem Nachfolger als Vorstand Finanzen&Logistik hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 mit Wirkung zum 1. Februar 2020 Herrn Dr. Levin Holle bestellt. In der außerordentlichen Sitzung am 7. November 2019 wurde Frau Dr. Sigrid Nikutta zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt, die mit Wirkung zum 1. Januar 2020 das Ressort Güterverkehr führt. In seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke mit Wirkung zum 10. November 2020 bis zum 9. November 2025 als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Sie führt weiterhin das Ressort Digitalisierung&Technik.

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 ihre Vorstandskollegen darüber informieren.

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

### AUFSICHTSRAT

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

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG ist Herr Michael Odenwald. 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 dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

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

### Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die MITGLIEDER DER AUSSCHÜSSE finden Sie im Konzern-Anhang. Über die ARBEIT DER AUSSCHÜSSE 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 sechs 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 soll bis zum 31. Dezember 2020 auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 25,5% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 28,6% erreicht werden.

### **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 Mitarbeiter und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

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

Weitere Informationen zum Thema → COMPLIANCE finden Sie im ANHANG ZUR NACHHALTIGKEIT und auf unserer Internetseite.

### **Rechnungslegung und Abschlussprüfung**

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 27. März 2019 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

### **Effizienzprüfung des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand 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. Hier finden bei allen Mitgliedern des Vorstands gleichermaßen sowohl kunden-, qualitäts- und mitarbeiterspezifische Ziele Berücksichtigung. Darüber hinaus gehen für jedes Vorstandsmitglied auch ressortspezifische Ziele in den Leistungsfaktor ein. 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.

Seit der Tranche 2017 gilt für den Long-term Incentive Plan des Vorstands eine veränderte Methodik. Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist nun eine marktübliche Eigenkapitalverzinsung auf Basis des Equity Value. Die Ausrichtung des Long-term Incentives am Equity Value honoriert eine nachhaltige Wertentwicklung des Unternehmens. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre. Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 250% liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund 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 Arbeitnehmer im Systemverbund Bahn wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden dann im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen werden dann bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

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

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

### RUHEGELDANSPRÜCHE

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

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

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

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

### VERTRAGLICHE NEBENLEISTUNGEN

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

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

### Vergütung für das Geschäftsjahr 2019

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

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

Gesamtbezüge des Vorstands - in T€	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung		
			kurzfristig <sup>1)</sup>	langfristig (Auszahlung LTI 2019)	langfristig <sup>2)</sup> Sonstiges <sup>3)</sup>
AM 31.12.2019 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG					
Dr. Richard Lutz	900	-	800	-	167 28

Gesamtbezüge des Vorstands - in T€	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	kurzfristig <sup>1)</sup>	Variable Vergütung			Sonstiges <sup>3)</sup>
				(Auszahlung LTI 2019)	langfristig <sup>2)</sup>		
Ronald Pofalla	650	-	565	-	83	31	
Berthold Huber	650	-	266	-	83	27	
Martin Seiler	400	-	397	-	150	22	
Prof. Dr. Sabina Jeschke	400	-	397	-	29	15	
Insgesamt	3.000	-	2.425	-	512	123	
<b>IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG</b>							
Alexander Doll	400	1.466	-	-	131	28	
Insgesamt	3.400	1.466	2.425	-	643	151	

Gesamtbezüge des Vorstands - in T€	Insgesamt <sup>4)</sup>
<b>AM 31.12.2019 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG</b>	
Dr. Richard Lutz	1.727
Ronald Pofalla	1.246
Berthold Huber	943
Martin Seiler	819
Prof. Dr. Sabina Jeschke	812
Insgesamt	5.547
<b>IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG</b>	
Alexander Doll	1.894
Insgesamt	7.441

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

<sup>1)</sup> Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

<sup>2)</sup> Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung/-auflösung für Long-term Incentives (LTI).

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

<sup>4)</sup> Summe ohne langfristige variable Vergütung.

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

#### VERSORGUNGSANSPRÜCHE DES VORSTANDS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 1.332 T€ zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen - in T€	2019
<b>AM 31.12.2019 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG</b>	
Dr. Richard Lutz	282
Ronald Pofalla	0
Berthold Huber	529
Martin Seiler	179
Prof. Dr. Sabina Jeschke	170
Insgesamt	1.160
<b>IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG</b>	
Alexander Doll	172
Insgesamt	1.332

#### VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 25. März 2020 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 2019				
	feste Vergütung	variable Vergütung	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	insgesamt
AM 31.12.2019 AMTIERENDE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG <sup>1)</sup>					
Michael Odenwald	70,0	-	4,5	0,9	75,4
Alexander Kirchner	40,0	-	4,5	7,4	51,9
Jürgen Beuttler	20,0	-	2,0	-	22,0
Dr. Ingrid Hengster	20,0	-	1,5	-	21,5
Jörg Hensel	25,0	-	3,0	0,9	28,9
Klaus-Dieter Hommel	20,0	-	3,3	7,4	30,7
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	-	1,8	7,4	29,2
Jürgen Knörzer	20,0	-	1,3	7,4	28,7
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	-	2,8	0,9	43,7
Kirsten Lühmann	20,0	-	2,0	0,9	22,9
Heike Moll	20,0	-	1,8	7,4	29,2
Mario Reiß	20,0	-	2,0	-	22,0
Eckhardt Rehberg	20,0	-	2,0	-	22,0
Regina Rusch-Ziemba	25,0	-	3,0	7,4	35,4
Christian Schmidt	15,0	-	1,8	0,9	17,7
Jens Schwarz	30,0	-	4,0	7,4	41,4
Veit Sobek	20,0	-	2,0	7,4	29,4
Oliver Wittke <sup>2)</sup>	3,3	-	0,8	-	4,1
Dr. Tamara Zieschang	2,9	-	0,5	-	3,4
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG <sup>1)</sup>					
Guido Beermann	32,1	-	4,8	-	36,8
Dr. Levin Holle	20,0	-	4,0	-	24,0
Stefan Müller	5,0	-	0,3	-	5,3
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB- Tochtergesellschaften					80,4
Insgesamt					706,0

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

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

<sup>2)</sup> Herr Sts Wittke hat die Vergütung für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied bis einschließlich 9. November 2019 nicht angenommen.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

#### Konzern-Abschluss 31. Dezember 2019

#### Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember

[in Mio. €]	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	(1)	44.430	44.065
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	3.166	3.091
Gesamtleistung		47.596	47.156
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.030	2.998
Materialaufwand	(4)	-22.262	-22.258
Personalaufwand	(5)	-18.152	-17.301
Ranmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	(6)	-3.671	-2.688
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-5.157	-6.088
Operatives Ergebnis (EBIT)		1.384	1.819
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	-12	12
Zinsergebnis	(9)	-655	-645
Übriges Finanzergebnis	(10)	-36	-14
Finanzergebnis		-703	-647
Ergebnis vor Ertragsteuern		681	1.172
Ertragsteuern	(11)	-1	-630

[in Mio. €]	Anhang	2019	2018
Jahresergebnis		680	542
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		662	528
Hybridkapitalgebern		5	-
nicht beherrschenden Anteilen		13	14
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		1,54	1,23
verwässert		1,54	1,23

#### Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember

[in Mio. €]		2019	2018
Jahresergebnis		680	542
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen		-775	-818
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnis Positionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		-775	-818
Änderung aus Währungsumrechnung		78	23
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere		0	-
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges		-42	16
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden		2	-1
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		38	38
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)		-737	-780
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne		65	40
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		65	40
Latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere		-	-
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)		-673	-741
Gesamtergebnis		7	-199
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		-11	-211
Hybridkapitalgebern		5	-
nicht beherrschenden Anteilen		13	12

#### Konzern-Bilanz

##### Aktiva

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(13)	46.591	40.757
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	3.894	3.730
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	501	486
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	44	45
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	756	380
Derivative Finanzinstrumente	(21)	181	216
Aktive latente Steuern	(16)	1.246	1.032
		53.213	46.646
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(18)	1.520	1.369
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	4.871	4.962
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	2.036	1.870
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	60	62
Derivative Finanzinstrumente	(21)	134	47
Flüssige Mittel	(22)	3.993	3.544
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	26
		12.615	11.881
Bilanzsumme		65.828	58.527
<b>Passiva</b>			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150

[in Mio. €]	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Rücklagen	(25)	3.400	4.074
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	7.225	7.211
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		12.775	13.435
Nicht beherrschende Anteile	(27)	155	157
Hybridkapital	(27)	1.997	-
		14.927	13.592
Langfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	(28)	23.977	20.626
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	338	258
Derivative Finanzinstrumente	(21)	287	372
Pensionsverpflichtungen	(31)	5.354	4.823
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.246	2.246
Passive Abgrenzungen	(33)	455	627
Passive latente Steuern	(16)	163	152
		32.820	29.104
Kurzfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	(28)	4.716	2.618
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	5.789	5.491
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.432	3.660
Ertragsteuerschulden	(30)	190	195
Derivative Finanzinstrumente	(21)	79	19
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.852	2.822
Passive Abgrenzungen	(33)	1.023	1.021
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	(23)	-	5
		18.081	15.831
Bilanzsumme		65.828	58.527

#### Konzern-Kapitalflussrechnung Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember

[in Mio. €]	Anhang	2019	2018
Ergebnis vor Steuern		681	1.172
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		3.671	2.688
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		5	8
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-145	-162
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		1	-37
Zins- und Dividenderträge		-50	-25
Zinsaufwendungen		703	669
Fremdwährungsergebnis		18	-2
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		12	-12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		1.235	871
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-408	-950
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-1.768	-176
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		3.955	4.044
Erhaltene Zinsen		31	22
Erhaltene/gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		-2	-8
Gezahlte Zinsen		-556	-529
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern		-150	-158
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.278	3.371
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		473	431
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-11.661	-11.242
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		7.447	7.209
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-74	-39
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		0	0
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-4	-24
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		0	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		-23	-3
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		-11	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-3.853	-3.668
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		1.993	-
Gewinnausschüttung an Gesellschafter		-650	-450

[in Mio. €]	Anhang	2019	2018
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		-12	-13
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverträgen		-954	-42
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		1.995	2.927
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		-1.913	-1.900
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Zinslosen Darlehen		-178	-204
Einzahlungen von Finanzkrediten und Commercial Paper		923	185
Auszahlungen für Finanzkrediten und Commercial Paper		-211	-54
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		993	449
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		418	152
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	3.544	3.397
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		31	-5
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	3.993	3.544

### Konzern-Eigenkapitalspiegel

[in Mio. €]	Gezeichnetes		Rücklagen	Marktbewertung
	Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Wertpapiere
Stand per 01.01.2018	2.150	6.310	-9	-
Anpassung aufgrund IFRS 9	-	-	-	-
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung	-	-	-	-
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-
- Dividendenzahlung	-	-	-	-
+/- Übrige Veränderungen	-	-	-	-
+/- Gesamtergebnis	-	-	25	-1
Jahresergebnis	-	-	-	-
davon Währungsänderungen	-	-	25	-
davon latente Steuern	-	-	-	-
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen	-	-	-	-
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	-1
Stand per 31.12.2018	2.150	6.310	16	-1
Stand per 01.01.2019	2.150	6.310	16	-1
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung	-	-	-	-
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-
- Dividendenzahlung	-	-	-	-
+/- Übrige Veränderungen	-	-	-	-
+/- Gesamtergebnis	-	-	78	2
Jahresergebnis	-	-	-	-
davon Währungsänderungen	-	-	78	-
davon latente Steuern	-	-	-	-
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen	-	-	-	0
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	2
Stand per 31.12.2019	2.150	6.310	94	1

[in Mio. €]	Rücklagen		Neubewertung Pensionen
	Marktbewertung	Cashflow-Hedges	
Stand per 01.01.2018		-121	-1.355
Anpassung aufgrund IFRS 9		-	-
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung		-	-
- Kapitalherabsetzung		-	-
- Dividendenzahlung		-	-
+/- Übrige Veränderungen		-	-
+/- Gesamtergebnis		15	-778
Jahresergebnis		-	-
davon Währungsänderungen		-	-
davon latente Steuern		-1	40
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen		16	-
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne		-	-818
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden		-	-
Stand per 31.12.2018		-106	-2.133

[in Mio. €]	Rücklagen	
	Marktbewertung	Cashflow-Hedges Neubewertung Pensionen
Stand per 01.01.2019		-2.133
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung	-106	-
- Kapitalherabsetzung	-	-
- Dividendenzahlung	-	-
+/- Übrige Veränderungen	-	-
+/- Gesamtergebnis	-43	-710
Jahresergebnis	-	-
davon Währungsänderungen	-	-
davon latente Steuern	-1	65
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen	-42	-
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-775
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-
Stand per 31.12.2019	-149	-2.843

[in Mio. €]	Rücklagen		Eigenkapital der Aktionäre			nicht beherrschende Anteile
	sonstige Veränderungen	Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	
Stand per 01.01.2018	-12	4.813	7.110	14.073	0	165
Anpassung aufgrund IFRS 9	-	-	24	24	-	-
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung	-	-	-	-	-	3
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-1
- Dividendenzahlung	-	-	-450	-450	-	-13
+/- Übrige Veränderungen	-	-	-1	-1	-	-9
+/- Gesamtergebnis	-	-739	528	-211	-	12
Jahresergebnis	-	-	528	528	-	14
davon Währungsänderungen	-	25	-	25	-	-2
davon latente Steuern	-	39	-	39	-	-
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen	-	16	-	16	-	-
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-818	-	-818	-	-
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-1	-	-1	-	-
Stand per 31.12.2018	-12	4.074	7.211	13.435	-	157
Stand per 01.01.2019	-12	4.074	7.211	13.435	-	157
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung	-	-	-	-	1.992	1
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-3
- Dividendenzahlung	-	-	-650	-650	-	-12
+/- Übrige Veränderungen	-1	-1	2	1	-	-1
+/- Gesamtergebnis	-	-673	662	-11	5	13
Jahresergebnis	-	-	662	662	5	13
davon Währungsänderungen	-	78	-	78	-	0
davon latente Steuern	-	64	-	64	-	-
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen	-	-42	-	-42	-	-
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-775	-	-775	-	0
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	2	-	2	-	-
Stand per 31.12.2019	-13	3.400	7.225	12.775	1.997	155

[in Mio. €]	Eigenkapital	
Stand per 01.01.2018		14.238
Anpassung aufgrund IFRS 9		24
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung		3
- Kapitalherabsetzung		-1
- Dividendenzahlung		-463
+/- Übrige Veränderungen		-10
+/- Gesamtergebnis		-199
Jahresergebnis		542
davon Währungsänderungen		23
davon latente Steuern		39
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen		16
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne		-818
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden		-1
Stand per 31.12.2018		13.592

[in Mio. €]	Eigenkapital
Stand per 01.01.2019	13.592
+ Kapitalerhöhung/Kapitalzuführung	1.993
- Kapitalherabsetzung	-3
- Dividendenzahlung	-662
+/- Übrige Veränderungen	-
+/- Gesamtergebnis	7
Jahresergebnis	680
davon Währungsänderungen	78
davon latente Steuern	64
davon Marktbewertung/Reklassifizierungen	-42
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-775
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	2
Stand per 31.12.2019	14.927

### Konzern-Anhang

#### Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember beziehungsweise per 31.12.

[in Mo. €]	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Externe Umsatzerlöse	4.824	4.528	8.830	8.862	4.188	4.177
Interne Umsatzerlöse	161	154	115	106	261	283
Umsatzerlöse	4.985	4.682	8.945	8.968	4.449	4.460
Externe übrige Erträge	162	141	288	264	420	354
Interne übrige Erträge	57	49	105	92	52	43
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	12	15	82	83	40	42
Summe Erträge	5.216	4.887	9.420	9.407	4.961	4.899
Materialaufwand	-2.769	-2.634	-5.545	-5.506	-2.590	-2.509
Personalaufwand	-1.054	-978	-2.127	-2.050	-1.741	-1.654
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-604	-600	-692	-725	-617	-682
EBITDA	789	675	1.056	1.126	13	54
Hanmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	-304	-258	-648	-633	-321	-230
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	-	0	0	-1	0	-14
EBIT (operatives Ergebnis)	485	417	408	492	-308	-190
Operativer Zinssaldo <sup>3)</sup>	-6	-1	-48	-51	-63	-47
Operatives Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	479	416	360	441	-371	-237
+ Sachanlagen	4.591	3.658	6.533	6.616	3.037	2.597
+ Immaterielle Vermögenswerte	23	8	35	29	190	180
davon Goodwill	0	0	6	6	1	1
+ Vorräte	138	110	237	208	168	122
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	63	57	751	601	482	481
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>4)</sup>	171	148	735	512	193	180
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	1	1	1	3
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	-355	-296	-607	-216	-452	-508
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-281	-297	-789	-626	-246	-619
- Ertragsteuerschulden	0	-	-1	-1	-8	-2
- Sonstige Rückstellungen	-26	-35	-1.564	-1.527	-149	-174
- Passive Abgrenzungen	-476	-474	-126	-138	-7	-4
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-95	-95	-195	-200	-203	-209
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
Capital Employed <sup>5)</sup>	3.753	2.784	5.010	5.259	3.006	2.047
Netto-Finanzschulden	1.379	463	2.494	2.781	2.506	1.692
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	1	1	4	4	38	38
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	-	1	1	2	-1
Brutto-Investitionen	1.241	1.081	560	539	570	587
Erhaltene Investitionszuschüsse	-	-	-12	-13	-47	-1
Netto-Investitionen	1.241	1.081	548	526	523	586
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-	-

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo	
[in Mo. €]	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Mitarbeiter <sup>1)</sup>	17.289	16.548	36.374	35.881	29.525	28.842
	DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie	
[in Mo. €]	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Externe Umsatzerlöse	1.687	1.559	590	569	1.308	1.350
Interne Umsatzerlöse	3.965	3.952	749	745	1.504	1.500
Umsatzerlöse	5.652	5.511	1.339	1.314	2.812	2.850
Externe übrige Erträge	822	832	196	167	48	53
Interne übrige Erträge	265	251	27	23	34	34
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.009	942	65	50	20	21
Summe Erträge	7.748	7.536	1.627	1.554	2.914	2.958
Materialaufwand	-1.931	-1.968	-637	-594	-2.531	-2.617
Personalaufwand	-3.145	-2.945	-373	-338	-130	-124
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.229	-1.177	-268	-260	-125	-130
EBITDA	1.443	1.446	349	362	128	87
Hanmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	-662	-651	-139	-141	-85	-66
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	26	45	-	0	0	0
EBIT (operatives Ergebnis)	807	840	210	221	43	21
Operativer Zinssaldo <sup>3)</sup>	-179	-206	-39	-32	-20	-17
Operatives Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	628	634	171	189	23	4
+ Sachanlagen	19.995	19.514	3.382	3.154	1.171	984
+ Immaterielle Vermögenswerte	147	139	35	23	18	24
davon Goodwill	-	0	0	0	-	0
+ Vorräte	216	211	0		103	89
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	170	164	76	22	170	268
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>4)</sup>	536	472	22	20	145	161
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	0	-	-	-	0	-
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	-530	-587	-91	-92	-283	-361
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-615	-674	-195	-191	-67	-59
- Ertragsteuerschulden	-	-	0	-	-	-
- Sonstige Rückstellungen	-351	-275	-26	-34	-24	-39
- Passive Abgrenzungen	-379	-521	-115	-122	-2	-3
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-274	-271	-24	-22	-11	-11
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
Capital Employed <sup>5)</sup>	18.915	18.172	3.064	2.758	1.220	1.053
Netto-Finanzschulden	10.090	9.499	1.543	1.260	782	623
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	1	1	0	-	0	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	1	-	-	0	-
Brutto-Investitionen	7.441	6.901	1.096	883	193	187
Erhaltene Investitionszuschüsse	-6.386	-6.337	-834	-719	-132	-122
Netto-Investitionen	1.055	564	262	164	61	65
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-	-
Mitarbeiter <sup>1)</sup>	48.787	46.969	6.216	5.804	1.772	1.734
	Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		Systemverbund Bahn	
[in Mo. €]	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Externe Umsatzerlöse	581	573	-	-	22.008	21.618
Interne Umsatzerlöse	4.611	4.417	-11.154	-10.934	212	223
Umsatzerlöse	5.192	4.990	-11.154	-10.934	22.220	21.841
Externe übrige Erträge	514	574	-	-	2.450	2.385
Interne übrige Erträge	1.224	1.161	-1.693	-1.595	71	58
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	713	778	1.196	1.143	3.137	3.074
Summe Erträge	7.643	7.503	-11.651	-11.386	27.878	27.358
Materialaufwand	-2.943	-2.933	9.302	9.113	-9.644	-9.648
Personalaufwand	-3.554	-3.331	1	-1	-12.123	-11.421
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.208	-1.439	2.248	2.185	-2.495	-2.828
EBITDA	-62	-200	-100	-89	3.616	3.461
Hanmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	-513	-252	53	49	-2.619	-2.182

[in Mo. €]	Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		Systemverbund Bahn	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	0	-1	-	-	26	29
EBIT (operatives Ergebnis)	-575	-453	-47	-40	1.023	1.308
Operativer Zinssaldo <sup>3)</sup>	-160	-189	0	0	-515	-543
Operatives Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	-735	-642	-47	-40	508	765
+ Sachanlagen	2.679	1.246	-788	-748	40.600	37.021
+ Immaterielle Vermögenswerte	287	209	-43	-30	692	582
davon Goodwill	14	14	-	-	21	21
+ Vorräte	496	480	-17	-24	1.341	1.196
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	465	400	-	-	2.177	1.993
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>4)</sup>	1.220	1.585	-1.598	-1.788	1.424	1.290
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	6	6	-	-	8	10
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	-604	-572	1	1	-2.921	-2.631
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-901	-885	1.597	1.785	-1.497	-1.566
- Ertragsteuerschulden	-38	-28	-	0	-47	-31
- Sonstige Rückstellungen	-2.250	-2.280	-	1	-4.390	-4.363
- Passive Abgrenzungen	-107	-127	-	0	-1.212	-1.389
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-361	-361	-	-	-1.163	-1.169
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
Capital Employed <sup>5)</sup>	892	-327	-848	-803	35.012	30.943
Netto-Finanzschulden	1.798	1.643	-	-	20.592	17.961
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	347	332	-	-	391	376
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	-24	3	-	-	-21	4
Brutto-Investitionen	714	511	-102	-83	11.713	10.606
Erhaltene Investitionszuschüsse	-1	-3	-	-	-7.412	-7.195
Netto-Investitionen	713	508	-102	-83	4.301	3.411
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	0	-	-	-	0	-
Mitarbeiter <sup>1)</sup>	55.497	53.877	-	-	195.460	189.655

[in Mo. €]	DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Externe Umsatzerlöse	5.405	5.433	17.018	16.973	-	-
Interne Umsatzerlöse	5	8	73	77	-290	-308
Umsatzerlöse	5.410	5.441	17.091	17.050	-290	-308
Externe übrige Erträge	311	210	247	267	-	-
Interne übrige Erträge	-1	6	9	9	-79	-73
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	11	2	8	6	10	9
Summe Erträge	5.731	5.659	17.355	17.332	-359	-372
Materialaufwand	-1.779	-1.630	-11.058	-11.225	222	249
Personalaufwand	-2.424	-2.439	-3.465	-3.289	1	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-776	-1.015	-1.750	-2.115	122	123
EBITDA	752	575	1.082	703	-14	0
Hanmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	-462	-273	-544	-199	1	0
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	-1	-2	0	-1	-	-
EBIT (operatives Ergebnis)	289	300	538	503	-13	0
Operativer Zinssaldo <sup>3)</sup>	-48	-35	-57	-38	-	-2
Operatives Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	241	265	481	465	-13	-2
+ Sachanlagen	3.197	2.217	2.811	1.522	-17	-3
+ Immaterielle Vermögenswerte	1.756	1.726	1.448	1.422	-2	-
davon Goodwill	1.435	1.377	1.164	1.146	-	-
+ Vorräte	103	98	76	75	-	-
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	450	454	2.248	2.504	-	-
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>4)</sup>	482	447	581	640	-103	-264
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	15	21	37	31	-	-
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	-667	-634	-2.055	-2.119	-	-
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-221	-287	-547	-667	104	264
- Ertragsteuerschulden	-76	-77	-72	-105	5	18
- Sonstige Rückstellungen	-334	-305	-363	-390	-11	-10

	DB Arriva		DB Schenker		Konsolidierung Übrige	
[in Mo. €]	2019	2018	2019	2018	2019	2018
- Passive Abgrenzungen	-256	-246	-11	-12	1	-1
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-173	-194	-419	-411	-	-
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-	-	-	-	-	-
Capital Employed <sup>5)</sup>	4.276	3.220	3.734	2.490	-23	4
Netto-Finanzschulden	1.760	741	1.823	847	-	-
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	99	99	11	11	-	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	8	7	1	1	-	-
Brutto-Investitionen	718	326	662	273	-	-
Erhaltene Investitionszuschüsse	-35	-14	-	-	-	-
Netto-Investitionen	683	312	662	273	-	-
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-1	165	-	-	-	-
Mitarbeiter <sup>1)</sup>	52.331	53.056	76.153	75.817	-	-

	DB-Konzern bereinigt		Überleitung"		DB-Konzern	
[in Mo. €]	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Externe Umsatzerlöse	44.431	44.024	-1	41	44.430	44.065
Interne Umsatzerlöse	-	-	-	-	-	-
Umsatzerlöse	44.431	44.024	-1	41	44.430	44.065
Externe übrige Erträge	3.008	2.862	22	136	3.030	2.998
Interne übrige Erträge	-	-	-	-	-	-
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.166	3.091	-	-	3.166	3.091
Summe Erträge	50.605	49.977	21	177	50.626	50.154
Materialaufwand	-22.259	-22.254	-3	-4	-22.262	-22.258
Personalaufwand	-18.011	-17.149	-141	-152	-18.152	-17.301
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.899	-5.835	-258	-253	-5.157	-6.088
EBITDA	5.436	4.739	-381	-232	5.055	4.507
Hanmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	-3.624	-2.654	-64	-60	-3.688	-2.714
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	25	26	-8	-	17	26
EBIT (operatives Ergebnis)	1.837	2.111	-453	-292	1.384	1.819
Operativer Zinssaldo <sup>3)</sup>	-620	-618	-	-	-	-
Operatives Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	1.217	1.493	-	-	-	-
+ Sachanlagen	46.591	40.757	-	-	46.591	40.757
+ Immaterielle Vermögenswerte	3.894	3.730	-	-	3.894	3.730
davon Goodwill	2.620	2.544	-	-	2.620	2.544
+ Vorräte	1.520	1.369	-	-	1.520	1.369
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	4.875	4.951	-4	11	4.871	4.962
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>4)</sup>	2.384	2.113	408	137	2.792	2.250
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben <sup>4)</sup>	-	-	-404	-174	-404	-174
+ Forderungen aus Ertragsteuern	60	62	-	-	60	62
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte <sup>4)</sup>	-	-	0	26	0	26
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen <sup>4)</sup>	-5.643	-5.384	-146	-107	-5.789	-5.491
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-2.161	-2.256	-1.609	-1.662	-3.770	-3.918
- Ertragsteuerschulden	-190	-195	-	-	-190	-195
- Sonstige Rückstellungen	-5.098	-5.068	-	-	-5.098	-5.068
- Passive Abgrenzungen	-1.478	-1.648	-	-	-1.478	-1.648
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-1.755	-1.774	1.755	1.774	-	-
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten <sup>4)</sup>	-	-	-	-5	-	-5
Capital Employed <sup>5)</sup>	42.999	36.657	-	-	42.999	36.657
Netto-Finanzschulden	24.175	19.549	-	-	24.175	19.549
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	501	486	-	-	501	486
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	-12	12	-	-	-12	12
Brutto-Investitionen	13.093	11.205	-	-	13.093	11.205
Erhaltene Investitionszuschüsse	-7.447	-7.209	-	-	-7.447	-7.209
Netto-Investitionen	5.646	3.996	-	-	5.646	3.996
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-1	165	-	-	-1	165
Mitarbeiter <sup>1)</sup>	323.944	318.528	-	-	323.944	318.528

<sup>1)</sup> Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

<sup>2)</sup> De nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

<sup>3)</sup> Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

<sup>4)</sup> Inhaltliche Zuordnung gemäß Managementberichterstattung.

<sup>5)</sup> Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

<sup>6)</sup> Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

## Informationen nach Regionen Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember

[in Mio. €]	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>		Capital Employed <sup>1)</sup>	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Deutschland	25.165	24.929	42.013	38.207	35.483	30.903
Europa (ohne Deutschland)	13.653	13.593	7.953	6.044	6.863	5.356
Asien / Pazifik	3.121	3.035	1.143	847	1.076	787
Nordamerika	1.924	1.905	263	196	389	371
Übrige Welt	568	562	45	27	66	43
Konsolidierung	-	-	-849	-782	-878	-803
DB-Konzern bereinigt	44.431	44.024	50.568	44.539	42.999	36.657
Überleitung	-1	41	-	-	-	-
Insgesamt	44.430	44.065	50.568	44.539	42.999	36.657

[in Mio. €]	Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeiter <sup>1)</sup>	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Deutschland	11.826	10.682	4.414	3.487	202.328	196.334
Europa (ohne Deutschland)	1.186	506	1.151	492	92.106	92.336
Asien / Pazifik	133	79	133	79	16.890	16.751
Nordamerika	37	16	37	16	9.285	9.736
Übrige Welt	13	5	13	5	3.335	3.371
Konsolidierung	-102	-83	-102	-83	-	-
DB-Konzern bereinigt	13.093	11.205	5.646	3.996	323.944	318.528
Überleitung	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	13.093	11.205	5.646	3.996	323.944	318.528

<sup>1)</sup> 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 25. März 2020 vorgelegt.

### Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des § 315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

### a) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2019 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 2019 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. Bei den relevanten und für den DB-Konzern wesentlichen neuen Standards, Klarstellungen und Interpretationen handelt es sich um:

IFRS 16: »Leasing« (veröffentlicht Januar 2016; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2019)

Der 2016 verabschiedete IFRS 16 regelt die Bilanzierung von Leasingverträgen. Danach ist aus Sicht des Leasingnehmers für jedes Leasingverhältnis ein Nutzungsrecht an dem Leasinggegenstand zu aktivieren und die dazugehörige Verpflichtung zur Zahlung von Leasingraten als Verbindlichkeit zu passivieren. Die Bilanzierungsvorschriften für Leasinggeber sind dagegen weitgehend unverändert geblieben.

IFRS 9 und IFRS 7: »Reform der Referenzzinssätze« (veröffentlicht am 26. September 2019)

Die DB AG hat sich für eine vorzeitige Anwendung der Standardänderungen an IFRS 9 und IFRS 7 zur ersten Phase der Umsetzung der IBOR-Reform (Reform der Referenzzinssätze) entschieden. Die Änderungen wären erst ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwenden gewesen. Hiervon betroffen sind Sicherungsbeziehungen, die zu Beginn der Berichtsperiode bestanden oder danach designiert wurden. Im Rahmen der damit einhergehenden Erleichterungen nimmt der DB-Konzern an, dass die Effektivität der bilanzierten Sicherungsbeziehungen nicht durch die IBOR-Reform beeinträchtigt wird und insofern keine Sicherungsbeziehungen aufzulösen sind. Die voraussichtlichen Auswirkungen aus der IBOR-Reform werden fortlaufend beurteilt sowie erforderliche Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet. Mit den Maßnahmen soll durch Anpassung von Systemen und Prozessen sichergestellt werden, dass für die von der IBOR-Reform abgelösten Referenzzinssätze ein zeitgerechter Ersatz durch die neuen Referenzzinssätze erfolgen kann.

Weitere Informationen im Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr«.

IFRIC 23: »Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung« (veröffentlicht am 7. Juni 2017; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2019)

Die Interpretation ist auf die Bestimmung des steuerpflichtigen Gewinns (Steuerverlust), der Steuerbemessungsgrundlagen, der nicht verwendeten Steuerverluste, der nicht verwendeten Steuergutschriften und der Steuersätze anzuwenden, wenn Unsicherheit über die Behandlung der Einkommensteuer nach IAS 12 besteht. Bei der erstmaligen Anwendung von IFRIC 23 sind keine Auswirkungen auf die Gewinnrücklagen zu verzeichnen.

**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 2019 nicht verpflichtend und wurden vom DB-Konzern, abgesehen von den Änderungen an IFRS 9 und IFRS 7, 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 Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

**Grundlagen des Konzern-Abschlusses**

**Vergleichbarkeit zum Vorjahr**

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahr ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

— Veränderung in der Segmentdarstellung

Der Segmentbericht wurde um eine Spalte, die alle Segmente des Systemverbunds Bahn enthält, erweitert.

— Veränderung in der Segmentzuordnung

Zum 1. Januar 2019 wurde eine Gesellschaft, die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet war, dem Segment DB Cargo zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden wegen Unwesentlichkeit nicht angepasst.

— Überprüfung angesetzter Nutzungsdauern in den Segmenten DB Netze Personenbahnhöfe und DB Schenker

Der DB-Konzern hat zum Anfang des Berichtsjahres die bei der Abschreibung berücksichtigten Nutzungsdauern daraufhin überprüft, inwieweit sie die tatsächliche Abnutzung widerspiegeln. Die Überprüfung führte bei einigen Anlagen beziehungsweise Anlageklassen zum Ansatz längerer Nutzungsdauern, sodass sich die planmäßigen Abschreibungen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 19 Mio. € und im Segment DB Schenker im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 15 Mio. € verringert haben. Auch in den Folgejahren werden verringerte Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr in gleichem Umfang für die entsprechenden Anlagegüter erwartet.

— Anpassung des Betrachtungshorizonts für Planwerte bei der Mittel- beziehungsweise Langfristplanung

Der Planungshorizont wurde im Berichtsjahr von fünf auf zehn Jahre erweitert, um der langfristigen Ausrichtung der Dachstrategie Starke Schiene (DSS) Rechnung zu tragen. Die Verlängerung des Betrachtungszeitraums wurde notwendig, da eine umfängliche und somit sachgerechte Darstellung der DSS-Maßnahmen in einem Planungszeitraum von nur fünf Jahren nicht möglich ist. Durch die Verlängerung bis zum Jahr 2030 werden sowohl die Investitionen als auch die zusätzlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit DSS aber auch die daraus resultierenden positiven Cashflows realistischer in der Planung abgebildet.

— Anpassung des Betrachtungshorizonts für Planwerte zur Aktivierung latenter Steuern

Der Zeitraum zur Einschätzung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern der inländischen Gesellschaften wurde an die geänderten strategischen und planerischen Rahmenbedingungen angepasst und umfasst die Mittel- und Langfristplanung mit einem Planungshorizont von fünf beziehungsweise zehn Jahren unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen. Im Vorjahr war die Mittelfristplanung mit einem Planungshorizont von fünf Jahren Grundlage der Einschätzung der Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern der inländischen Gesellschaften. Unter Beibehaltung der bisherigen Bewertungsparameter hätte sich eine Minderung der aktiven latenten Steuern um 430 Mio. € ergeben.

— Erstanwendung von IFRS 16 »Leasing« zum 1. Januar 2019

Der DB-Konzern hat den Rechnungslegungsstandard IFRS 16 zum 1. Januar 2019 nach der modifizierten retrospektiven Methode angewandt; Vorjahresabschlüsse wurden dementsprechend nicht angepasst. Das Nutzungsrecht aus einem Leasingvertrag wird in Höhe des Barwerts der Zahlungsverpflichtung angesetzt, bereinigt um für den Leasingvertrag vorgenommene aktive und passive Abgrenzungen. Um den Barwert der Zahlungsverpflichtung zu ermitteln, werden die verbliebenen Leasingzahlungen mit dem DB-Grenzfremdkapitalzinssatz zum 1. Januar 2019 abgezinst. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz beträgt 1,5 %. Die Eröffnungsbilanzwerte der folgenden Bilanzposten wurden in der Folge angepasst:

Anpassung durch IFRS

[in Mio. €]	31.12.2018	16	01.01.2019
Sachanlagen	40.757	4.130	44.887
Langfristige Forderungen und Vermögenswerte	380	51	431
Kurzfristige Forderungen und Vermögenswerte	1.870	15	1.885
Langfristige Finanzschulden	20.626	3.301	23.927
Langfristige übrige Verbindlichkeiten	258	-57	201
Kurzfristige Finanzschulden	2.618	968	3.586
Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten	3.660	-17	3.643

Darüber hinaus ergeben sich Verschiebungen in der Gewinn- und Verlustrechnung, da der linearisierte sonstige betriebliche Aufwand aus der laufenden Erfassung der Leasingraten entfällt. Gegenläufig sind Abschreibungen auf das Nutzungsrecht und Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit zu erfassen. In der Kapitalflussrechnung sorgt der geänderte Ausweis der Leasingaufwendungen (Vorjahr) und der Abschreibungen (Berichtsjahr) für einen erhöhten Mittelfluss aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und einen geringeren Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit.

Von einer im Standard vorgesehenen Erleichterung für Leasingverträge, die innerhalb von zwölf Monaten nach dem Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung enden, hat der DB-Konzern Gebrauch gemacht. Aufwendungen im Zusammenhang mit diesen Verträgen sind in den Aufwendungen für kurzfristige Leasingverträge enthalten. Außerdem bietet IFRS 16 Wahlrechte, bei der Erstanwendung anfängliche direkte Kosten unberücksichtigt zu lassen und die Laufzeit eines Leasingvertrags mit Verlängerungs- und Kündigungsoptionen rückwirkend zu bestimmen. Beide Wahlrechte hat der DB-Konzern in Anspruch genommen.

Des Weiteren hat der DB-Konzern darauf verzichtet, für vor dem 1. Januar 2019 geschlossene Verträge neu zu beurteilen, ob ein Leasingverhältnis nach IFRS 16 vorliegt. Ferner hat der DB-Konzern nicht geprüft, ob das Nutzungsrecht in seinem Wert gemindert ist. Stattdessen wurden etwaige Rückstellungen für nachteilige Verträge per 31. Dezember 2018 vom jeweiligen Nutzungsrecht per 1. Januar 2019 in Abzug gebracht.

Die Verpflichtungen aus Operate-Leasing-Verhältnissen, die zum 31. Dezember 2018 bestanden, lassen sich zu der am 1. Januar 2019 im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 16 erfassten Finanzschuld wie folgt überleiten:

IFRS-16-Überleitung	Mio. €
Verpflichtungen aus Operate-Leasing-Verträgen per 31.12.2018	5.585
enthaltene Verpflichtungen aus kurzfristigen Leasingverträgen	-286
enthaltene Verpflichtungen über Gegenstände von geringem Wert	-48
enthaltene Verpflichtungen für Softwareleasing	-30
enthaltene Verpflichtungen für Leasingverträge, die nach dem 31.12.2018 beginnen	-975
Nichtberücksichtigung von Kündigungs- und Berücksichtigung von Verlängerungsoptionen	388
Abzinsung	-363
Sonstiges	-2
Zusätzliche Leasingverbindlichkeit per 1. Januar 2019	4.269

### 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 die auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

#### b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

#### c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der 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:

[Anzahl]	Deutschland 2019	Übrige Welt 2019	Insgesamt 2019	Insgesamt 2018
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften				

[Anzahl]	Deutschland 2019	Übrige Welt 2019	Insgesamt 2019	Insgesamt 2018
Stand 01.01.	125	430	555	578
Zugänge	3	10	13	9
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	3
Abgänge	-2	-23	-25	-35
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	-1	0	-1	0
Insgesamt	125	417	542	555

#### Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Die Zugänge zum Konsolidierungskreis betreffen ausschließlich neu gegründete Gesellschaften (im Vorjahr wurden 70 Mio. € netto für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet).

#### Kaufpreisallokation VT-Arriva (Erwerb in 2018)

Das im Vorjahr erworbene Nettovermögen von VT-ARRIVA Szemelyszallito es Szolgaltato Kft. (VT-Arriva), Szekesfehervar/Ungarn, der vorläufigen Kaufpreisallokation per 31. Dezember 2018 wird einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 nach abgeschlossener Kaufpreisallokation nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	76	-26	50
Immaterielle Vermögenswerte	0	101	101
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	-	0
Vorräte	1	-	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	-	17
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	3	-	3
Flüssige Mittel	17	-	17
Aktive latente Steuern	0	2	2
Vermögenswerte	114	77	191
Finanzschulden	55	-	55
Verbindlichkeiten	12	-	12
Passive latente Steuern	4	9	13
Schulden	71	9	80
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	-	-	-
Nicht beherrschende Anteile	-	-	-
Erworbenes Nettovermögen	43	68	111
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	10	-	10
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	17	-	17
Zahlungsmittelzufluss durch Transaktionen	7	-	7

Im Ergebnis der abschließenden Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungsbeträge auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben:

in Mio. €	Anpassungen
Sachanlagen	-26
Immaterielle Vermögenswerte	13
Aktive latente Steuern	2
Passive latente Steuern	1
Insgesamt	-12

Hiernach ergibt sich folgende Ermittlung des Firmenwerts:

[in Mio. €]	VT-Arriva
Kaufpreis	
Geleistete Zahlungen	10
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	52
Gesamte übertragene Gegenleistung	62
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapitalanteils	61
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	111
Firmenwert	12

#### Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um vier Verschmelzungen, 20 Liquidationen sowie einen Verkauf.

Im Berichtsjahr gab es wie im Vorjahr keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung. Die Abgänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen die GHT Mobility GmbH, die im Berichtsjahr den assoziierten Unternehmen zugeordnet wurde.

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträgen ausgewiesen.

#### Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

[in Mio. €]	DB-Konzern 1. Januar bis 31. Dezember 2019	davon aus Konsolidierungskreiszugängen	Beträge für Konsolidierungskreisabgänge
Umsatzerlöse	44.430	77	0
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	3.166	-	-
Gesamtleistung	47.596	77	0
Sonstige betriebliche Erträge	3.030	1	0
Materialaufwand	-22.262	-23	0
Personalaufwand	-18.152	-24	2
Ranmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	-3.671	-22	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.157	-5	2
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.384	4	4
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	-12	-	-
Zinsergebnis	-655	-2	-
Übriges Finanzergebnis	-36	-3	1
Finanzergebnis	-703	-5	1
Ergebnis vor Ertragsteuern	681	-1	5
Ertragsteuern	-1	-1	0
Jahresergebnis	680	-2	5

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen:

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12.2019, in Mio. €	Umsatzerlöse aus	
	Konsolidierungskreiszugängen	Konsolidierungskreisabgängen
VT-Arriva <sup>1)</sup>	74	-
Etihad Rail DB Operations LLC <sup>1)</sup> , Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	3	-
Insgesamt	77	-

<sup>1)</sup> Im Vorjahr unterjährig erworben / zugegangen.

#### b) Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit

[Anzahl]	Deutschland 2019	Übrige Welt 2019	Insgesamt 2019	Insgesamt 2018
<b>At Equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen</b>				
Stand 01.01.	12	14	26	30
Zugänge	1	0	1	0
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	0	-1	-1	-1
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	-3
Stand 31.12.	13	13	26	26
<b>At Equity bewertete assoziierte Gesellschaften</b>				
Stand 01.01.	48	42	90	94
Zugänge	0	1	1	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0
Abgänge	-2	-2	-4	-5
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand 31.12.	47	41	88	90
<b>Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit</b>				
Stand 01.01.	0	1	1	0
Zugänge	0	0	0	0
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Abgänge	0	0	0	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand 31.12.	0	1	1	1

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen 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 Hochinflationenländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationenland haben.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationenland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	Stichtag 31.12.		Durchschnitt	
1 € entspricht	2019	2018	2019	2018
Australischer Dollar (AUD)	1,59950	1,62200	1,61088	1,57968

	Stichtag 31.12.		Durchschnitt	
	2019	2018	2019	2018
1 € entspricht				
Kanadischer Dollar (CAD)	1,45980	1,56050	1,48548	1,52936
Schweizer Franken (CHF)	1,08540	1,12690	1,11245	1,15496
Renminbi Yuan (CNY)	7,82050	7,87510	7,73549	7,80808
Dänische Krone (DKK)	7,47150	7,46730	7,46606	7,45317
Britisches Pfund (GBF)	0,85080	0,89453	0,87777	0,88471
Hongkong-Dollar (HKD)	8,74730	8,96750	8,77150	9,25594
Japanischer Yen (JPY)	121,94000	125,85000	122,00576	130,39588
Norwegische Krone (NOK)	9,86380	9,94830	9,85109	9,59749
Polnischer Zloty (PLN)	4,25680	4,30140	4,29762	4,26149
Schwedische Krone (SEK)	10,44680	10,25480	10,58908	10,25826
Singapur-Dollar (SGD)	1,51110	1,55910	1,52728	1,59261
US-Dollar (USD)	1,12340	1,14500	1,11947	1,18095

### 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.

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	
			absolut	%
+ Sachanlagen	46.591	40.757	+5.834	+14,3
+ Immaterielle Vermögenswerte / Goodwill	3.894	3.730	+164	+4,4
+ Vorräte	1.520	1.369	+151	+11,0
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.871	4.962	-91	-1,8
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.792	2.250	+542	+24,1
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-404	-174	-230	+132,2
+ Forderungen aus Ertragsteuern	60	62	-2	-3,2
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	26	-26	-100,0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-5.789	-5.491	-298	+5,4
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.770	-3.918	+148	-3,8
- Ertragsteuerschulden	-190	-195	+5	-2,6
- Sonstige Rückstellungen	-5.098	-5.068	-30	+0,6
- Passive Abgrenzungen	-1.478	-1.648	+170	-10,3
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	-	-5	+5	-100,0
Capital Employed	42.999	36.657	+6.342	+17,3

Der Anstieg der Sachanlagen ist wesentlich durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16 verursacht.

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.

[in Mio. €]	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.384	1.819	-435	-23,9
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	-56	+56	+100,0
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	1	19	-18	-94,7
Restrukturierung / personalvertragliche Verpflichtungen	115	120	-5	-4,2
Drohverluste DB Arriva	152	204	-52	-25,5
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen (DB Netze Fahrweg)	71	-	+71	-
Rückstellungen im Oberbau (DB Netz AG)	-	-24	+24	+100,0
Rückstellung Zivilverfahren Infrastrukturentgelte	1	-50	+51	-
Sonstiges	51	20	+31	-
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	1.775	2.052	-277	-13,5
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	62	59	+3	+5,1
EBIT bereinigt	1.837	2.111	-274	-13,0
Ranmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	3.671	2.688	+983	+36,6
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-62	-59	-3	-5,1
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen/-aufholungen	-10	-1	-9	-
EBITDA bereinigt	5.436	4.739	+697	+14,7

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 391 Mio. € bereinigt. Diese resultieren überwiegend aus der Zuführung zu einer Drohverlustrückstellung (DB Arriva), Effekten aus der Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Beteiligungen/Sonstige) sowie Effekten aus

der Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen (DB Netze Fahrweg). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokationen (Purchase Price Allocation; PPA) über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (62 Mio. €). Der Betrag betrifft im Wesentlichen DB Arriva.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt	1.837	2.111	-274	-13,0
÷ Capital Employed	42.999	36.657	+6.342	+17,3
ROCE in %	4,3	5,8	-	-

Aus der Anwendung von IFRS 16 ergibt sich ein negativer Effekt von rund 0,4 Prozentpunkten.

### Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Berichtsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

### Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Daher wird der Umsatz zum Beispiel im Regional- und Fernverkehr, außer bei Zeitkarten, zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem die Fahrkarten verkauft worden sind. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung haben. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 6 % der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Umsatzrealisierung gemäß IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf den Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, sobald die Verfügungsmacht über die Dienstleistungen übertragen wurde.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bei den unter den Erträgen und Aufwendungen (»Insgesamt«) dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt - vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

### (1) Umsatzerlöse

[in Mio. €]	31.12.2019	2018
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	39.813	39.490
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	6.585	6.472
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	1.907	1.760
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	444	437
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.349	1.393
Sonstige Umsatzerlöse	1.004	1.057
Erlösschmälerungen	-87	-72
Insgesamt	44.430	44.065
- Sondereffekte	1	-41
- Konsolidierungskreiseffekte	-77	0
- Währungskurseffekte	-124	-
Insgesamt - vergleichbar	44.230	44.024

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 Warenverkäufen wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Energie und Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Geschäftsfelder.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse um 365 Mio. € (+0,8 %) auf 44.430 Mio. €. Das Umsatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf DB Fernverkehr sowie DB Netze Fahrweg zurückzuführen. Die höheren Umsatzerlöse von DB Fernverkehr resultierten sowohl aus einer deutlich gestiegenen Verkehrsleistung als auch einem höheren spezifischen Erlössatz. Für DB Netze Fahrweg wirkten sich vor allem die gestiegenen Leistungen für externe Kunden sowie Preissteigerungen für Trassenentgelte positiv auf die Umsatzentwicklung aus.

In den Umsatzerlösen sind positive Währungskurseffekte von 124 Mio. € enthalten, die sich insbesondere bei DB Schenker auswirkten. Diese positiven Währungskurseffekte resultierten vor allem aus den umsatzstärksten Währungsgebieten Großbritannien, Schweden und den USA. Die im Vorjahresvergleich stärkere Entwicklung des US-Dollars sowie des britischen Pfund stützten den Umsatz wohingegen die schwächere Entwicklung der schwedischen Krone gegenläufig wirkte.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse über dem Vorjahresniveau (+206 Mio. €; +0,5 %).

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 (-87 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 (Nominalwerte), in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Personenverkehrsverträge	64.652	62.222
Logistik- und Güterverkehrsverträge (mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 12 Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €)	218	208
Übrige Verträge (mit einer Vertragslaufzeit von mindestens 12 Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €)	139	114
Insgesamt	65.009	62.544

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt. Weitere Informationen im Konzern-Lagebericht in den Abschnitten Auftragsbestand DB Regio und Auftragsbestand DB Arriva.

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 Vermögenswerten<sup>1</sup> von 29 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertraglicher Vermögenswert [in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Stand per 01.01.	29	96
Zugänge	114	113
Wertminderungen	-	-1
Erfüllung / Bezahlung	-54	-118
Sonstige Änderungen	-60	-61
Stand per 31.12.	29	29

<sup>1</sup> Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden unter anderem Ansprüche aus unfertigen Arbeiten aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

Ein Betrag von 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 von 1.308 Mio. € (davon langfristig 164 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Verbindlichkeit [in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Stand per 01.01.	1.266	1.158
Zugänge	3.161	3.157
Erfüllung von Verbindlichkeiten	-3.118	-3.177
Sonstige Änderungen	-1	128
Stand per 31.12.	1.308	1.266

## (2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

[in Mio. €]	2019	2018
Bestandsveränderungen	-29	15
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.195	3.076
Insgesamt	3.166	3.091
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	-	-
- Währungskurseffekte	0	0
Insgesamt - vergleichbar	3.166	3.091

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeuersatzteile an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr war auf ein höheres Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur zurückzuführen.

## (3) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2019	2018
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	4	5
Verkauf von Material und Energie	98	123
Sonstige Leistungen für Dritte	509	505
	611	633
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	188	181

[in Mio. €]	2019	2018
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	259	271
Erträge aus staatlichen Zuschüssen		
Ausgleichszahlungen des Bundes	115	114
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	144	144
Übrige staatliche Zuschüsse	346	278
	605	536
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	277	278
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	0	56
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	267	341
Übrige Erträge		
Erträge aus Gebühren von Dritten	24	38
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	46	51
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	156	71
Sonstige übrige Erträge	597	542
	823	702
Insgesamt	3.030	2.998
- Sondereffekte	-22	-136
- Konsolidierungskreiseffekte	-1	0
- Währungskurseffekte	-2	-
Insgesamt - vergleichbar	3.005	2.862

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge leicht über dem Niveau des Vorjahres (+143 Mio. €).

Der Anstieg der Erträge aus staatlichen Zuschüssen resultierte vor allem aus der erstmals ganzjährig gezahlten Trassenpreisförderung des Bundes für den Schienengüterverkehr für die DB Cargo AG. Der Anstieg der übrigen Erträge beruhte wesentlich auf der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen für Arriva Rail North. Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermietererträge von 21 Mio. €.

Die sonstigen übrigen Erträge betreffen neben der Auflösung von Verbindlichkeiten eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

#### (4) Materialaufwand

[in Mio. €]	2019	2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.824	1.872
Stromsteuer	155	158
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.120	1.078
Sonstige Energien	217	233
Energiepreiserivate	-2	18
	3.314	3.359
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	556	571
Preis- und Wertberichtigungen Material	-78	-176
	3.792	3.754
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
Eingekaufte Leistungen Transport	11.980	12.058
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	401	397
Provisionen	179	171
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	462	351
Nutzung Stationen	84	57
Nutzung örtliche Anlagen	16	14
	562	422
Sonstige bezogene Leistungen	959	1.047
	14.081	14.095
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	4.389	4.409
Insgesamt	22.262	22.258
- Sondereffekte	-3	-4
- Konsolidierungskreiseffekte	-23	0
- Währungskurseffekte	-64	-
Insgesamt - vergleichbar	22.172	22.254

Gegenüber dem Vorjahr stieg der Materialaufwand insgesamt um 4 Mio. € und war damit nahezu unverändert.

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 32 Mio. € (im Vorjahr Werterhöhungen: 64 Mio. €, insbesondere aufgrund der Veränderung von Schätzungsparametern).

Die Aufwendungen für bezogenen Leistungen waren im Vorjahresvergleich aufgrund gegenläufiger Effekte nahezu unverändert. Die Reduzierung der eingekauften Transportleistungen ging vor allem auf geringere Transportvolumina in der Luftfracht bei DB Schenker zurück. Gegenläufig erhöhten sich die Aufwendungen für Trassen- und Stationsnutzung insbesondere im Segment DB Arriva.

**(5) Personalaufwand und Beschäftigte**

[in Mio. €]	2019	2018
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	13.714	13.024
für zugewiesene Beamte	963	1.012
	14.677	14.036
Soziale Abgaben		
für Arbeitnehmer	2.569	2.402
für zugewiesene Beamte	221	229
Aufwendungen zur Personalanpassung	142	151
Aufwendungen für Altersversorgung	543	483
	3.475	3.265
Insgesamt	18.152	17.301
- Sondereffekte	-141	-152
- Konsolidierungskreiseffekte	-24	-2
- Währungskurseffekte	3	-
Insgesamt - vergleichbar	17.950	17.147

Im ausgewiesenen Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.215 Mio. € (im Vorjahr: 1.182 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensionsversicherungsverein 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) [Seite 73 ff]. Der Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung im Wesentlichen durch erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen sowie eine höhere Anzahl an Mitarbeitern getrieben.

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

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wurde maßgeblich geprägt durch den Tarifabschluss 2018/2019: Für den Zeitraum Oktober 2018 bis Juni 2019 wurde eine Einmalzahlung vereinbart, die 2019 anteilig im Personalaufwand berücksichtigt wurde. Ab 1. Juli 2019 erfolgte eine Erhöhung der Tabellenentgelte um 3,5 %.

Darüber hinaus führte die Erhöhung der Beschäftigtenzahl zu einem deutlichen Anstieg des Personalaufwands.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

[in VZP]	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2019	2018	2019	2018
Arbeitnehmer	305.342	298.343	302.327	294.337
Beamte	18.602	20.185	20.051	22.564
Mitarbeiter	323.944	318.528	322.378	316.901
Auszubildende und dual Studierende	11.962	11.053	10.296	9.695
Beschäftigte	335.906	329.581	332.674	326.596

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Jahresende lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern über dem Niveau des Vorjahresendes. Auf Ebene der Segmente zeigte sich der Mitarbeiteraufbau insbesondere bei DB Netze Fahrweg in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte und im Betrieb, im Segment Beteiligungen/Sonstige im Wesentlichen bei der DB AG und der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie durch den Ausbau innovativer Themenfelder bei DB Systel. Des Weiteren stieg bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo die Mitarbeiterzahl im Vergleich zum Vorjahr.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

[in NF]	am Jahresende	
	2019	2018
Arbeitnehmer	318.809	310.443
Beamte	19.102	21.125
Mitarbeiter	337.911	331.568
Auszubildende und dual Studierende	11.962	11.053
Beschäftigte	349.873	342.621

**(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	8 -60

	Jahre
Signalanlagen	10 -40
Fernmeldeanlagen	5 -20
Bahnstromanlagen	10 -40
Schienenfahrzeuge	10 -30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 -40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 -15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Abschreibungen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o.Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	unbegrenzt
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 2019 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 in den CGUs DB Arriva und DB Schenker. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

#### Methodisches Vorgehen

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Abgangskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag 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 Cash-flow-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 dem DB-Konzern widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein Kapitalkostensatz nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns sind im Vergleich zum Vorjahr von 4,7 % auf 4,1 % gesunken. Unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5 % entspricht dies einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 5,9 % (im Vorjahr: 6,8 %).

Ab dem Geschäftsjahr 2019 wird jeweils ein spezifischer Kapitalkostensatz für jede CGU ermittelt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2018 beziehungsweise 2019 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

[in %]	2019		2018	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern

[in %]	2019		2018	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	5,5	3,8	6,9	4,8
DB Regio	4,5	3,1	6,9	4,8
DB Arriva	4,5	3,1	6,9	4,8
DB Cargo	7,9	5,5	8,5	5,9
DB Schenker	8,1	5,7	8,5	5,9
DB Netze Fahrweg	4,2	2,9	5,8	4,0
DB Netze Personenbahnhöfe	5,6	3,9	5,8	4,0
DB Netze Energie	3,9	2,7	5,8	4,0
DB-Konzern	5,9	4,1	6,8	4,7

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.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte beziehungsweise künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekte, deren Bauzeit sich über den Betrachtungszeitraum (über das Jahr 2029) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. In den Cash-flow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnusses wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für alle CGUs eine Überdeckung.

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

#### Goodwill-Impairment-Test

Für alle CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die firmenwerttragenden Segmente durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf.

Grundsätzlich sieht sich DB Cargo weiterhin mit großen Herausforderungen aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld konfrontiert. Bei der CGU DB Cargo könnte je nach Planungsszenario zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vorliegen. 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 2019 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.

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)

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 bezogen auf die ermittelten Marktwerte der wesentlichen Assets. Auch bei einem Abschlag in Höhe von 10 % auf den Marktwert ergab sich für die CGU DB Cargo keine Wertminderungsbedarf.

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 von 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.

##### EBIT-Marge

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergibt einen Wertminderungsbedarf bei der CGU DB Netze Fahrweg von 688 Mio. €, das heißt, der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs liefert keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Netze Fahrweg hält der Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 8,9 % stand. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10 % eine stabile Überdeckung.

##### Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (1 %) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10 % simuliert. Analog zum Vorjahr ergibt sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

##### Gewichtete Kapitalkosten

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10 % untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten

gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern). In dieser Modellrechnung ergibt sich für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

#### 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 ergibt sich für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	2019	2018
Ranmäßige Abschreibungen	3.688	2.714
Erfasste Wertminderungen	10	25
Erfasste Wertaufholungen	-27	-51
Insgesamt	3.671	2.688
- Sondereffekte	-72	-60
- Konsolidierungskreiseffekte	-22	-
- Währungskurseffekte	-4	-
Insgesamt - vergleichbar	3.573	2.628

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. Der Anstieg der planmäßigen Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16. Leicht gegenläufig wirkten Effekte aus dem Ansatz höherer Nutzungsdauern bei einzelnen Anlageklassen (siehe Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr« [Seite 11]).

Weitere Erläuterungen in den Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) [Seite 41] und (14) [Seite 45].

#### (7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten		
Aufwendungen aus Leasing <sup>2)</sup>	903	1.801
Bedingte Leasingaufwendungen	1	1
	904	1.802
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	271	355
Gebühren und Beiträge	242	248
Aufwendungen aus Versicherungen	151	172
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	174	178
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	65	69
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	334	323
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	28	29
Sonstige bezogene Dienstleistungen		
Bezogene IT-Leistungen	521	487
Sonstige Kommunikationsdienste	50	47
Sonstige Serviceleistungen	840	794
	1.411	1.328
Aufwendungen aus Schadenersatz	204	175
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	59	27
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	132	116
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	19
Sonstige betriebliche Steuern	73	67
Übrige Aufwendungen		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	93	94
Konzessionskosten für Personenverkehr	114	124
Sonstiger personalbezogener Aufwand	241	230
Sonstige übrige Aufwendungen	660	732
	1.108	1.180
Insgesamt	5.157	6.088
- Sondereffekte	-258	-253
- Konsolidierungskreiseffekte	-5	-2
- Währungskurseffekte	-18	-
Insgesamt - vergleichbar	4.876	5.833

<sup>1)</sup> Einschließlich Zahlungseingänge auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

<sup>2)</sup> im Vorjahr: Aufwendungen aus Operate Leases.

Der sonstige betriebliche Aufwand sank um 931 Mio. € (-15,3%). Wesentliche Ursache für den Rückgang ist die Erstanwendung des IFRS 16 zum 1. Januar 2019. Die verbleibenden Aufwendungen aus Leasing betrafen dem weiterhin im sonstigen betrieblichen Aufwand gezeigten Serviceanteil aktivierter Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (320 Mio. €), Leasinggegenstände von geringem Wert (41 Mio. €) sowie variable Leasingaufwendungen (10 Mio. €).

In den sonstigen bezogenen Dienstleistungen stiegen die bezogenen IT-Leistungen in nahezu allen Segmenten. Gegenläufig sanken die Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten deutlich.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer von 32,8 Mio. € (im Vorjahr: 29,4 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 14,7 Mio. € (im Vorjahr: 8,2 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 9,0 Mio. € (im Vorjahr: 5,0 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,6 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 8,7 Mio. € (im Vorjahr: 15,6 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfallen 6,6 Mio. € (im Vorjahr: 8,5 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

Die Abnahme der sonstigen übrigen Aufwendungen erklärt sich fast vollständig aus der im Vorjahresvergleich geringeren Zuführung zu Drohverlustrückstellungen im Segment DB Arriva.

#### (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. €]	2019	2018
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>		
VT-ARRIVA Szemelyszallito es Szolgaltato Kft., Szekesfehervar/Ungarn	-	5
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	4	4
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	5	1
Übrige	2	-1
	11	9
<b>Assoziierte Unternehmen</b>		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	3	3
GHT Mobility GmbH, Berlin	-27	-
Übrige	1	0
	-23	3
<b>Insgesamt</b>	<b>-12</b>	<b>12</b>

#### (9) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2019	2018
<b>Zinserträge</b>		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	5	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	32	21
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Operative Zinserträge	37	27
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	11	-3
	48	24
<b>Zinsaufwendungen</b>		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-472	-519
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-92	-99
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-94	-27
Operativer Zinsaufwand	-658	-645
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-45	-24
	-703	-669
<b>Insgesamt</b>	<b>-655</b>	<b>-645</b>
- Sondereffekte	2	0
- Konsolidierungskreiseffekte	2	0
- Währungskurseffekte	1	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>-650</b>	<b>-645</b>
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-621	-618

Der Anstieg der Zinserträge ergab sich unter anderem aus höheren Erträgen aus Sicherungsgeschäften sowie aus der Auflösung passiver Abgrenzungen.

Die Aufwendungen für sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen haben sich aufgrund der durchschnittlich niedrigeren Zinsen für die im Berichtsjahr und im Vorjahr emittierten Senioranleihen im Vergleich zu den in diesem Zeitraum getilgten Senioranleihen trotz insgesamt gestiegener Finanzschulden reduziert.

Der deutliche Anstieg des Zinsaufwands für Leasingverbindlichkeiten ergab sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

#### (10) Übriges Finanzergebnis

[in Mio. €]	2019	2018
Ergebnis aus Beteiligungen	2	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-128	-57
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	110	59
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	2	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-5	-8
Übriges Finanzergebnis	-17	-9
<b>Insgesamt</b>	<b>-36</b>	<b>-14</b>
- Sondereffekte	-	-

[in Mio. €]	2019	2018
- Konsolidierungskreiseffekte	3	1
- Währungskurseffekte	4	-
Insgesamt - vergleichbar	-29	-13

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die starken Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultierten zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen. Die moderaten Währungskursschwankungen im Vorjahr waren im Wesentlichen auf das Kursverhältnis des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem australischen Dollar und dem japanischen Yen zurückzuführen. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster währungsinduzierter Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind.

### (11) Ertragsteuern

[in Mio. €]	2019	2018
Tatsächlicher Steueraufwand	-240	-222
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	103	30
Tatsächliche Ertragsteuern	-137	-192
Latenter Steuerertrag	136	-438
Ertragsteuern	-1	-630

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr größtenteils bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus geringeren Ertragsteuerrisiken. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Ertrag (im Vorjahr: Aufwand). Dieser entfiel zum größten Teil auf Deutschland und resultierte im Wesentlichen aus dem an die geänderten Rahmenbedingungen angepassten, verlängerten Planungshorizont zur Nutzung von Verlustvorträgen und temporären Differenzen.

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. €]	2019	2018
Ergebnis vor Ertragsteuern	681	1.172
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand (-)	-208	-357
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	151	-299
Steuerfreie Erträge	33	30
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	48	55
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-27	-16
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	21	30
Übrige Effekte	-19	-73
Ausgewiesene Ertragsteuern	-1	-630
Effektiver Steuersatz in %	0,1	53,8

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Die übrigen Effekte enthielten im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und die Auflösung von Rückstellungen für Ertragsteuerrisiken 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. €]	2019	2018
Jahresergebnis	680	542
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	662	528
davon Hybridkapitalgebern zugerechnet	5	-
davon nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	13	14
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	1,54	1,23
verwässert	1,54	1,23

### 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 oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

#### 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 zwölf Monaten oder weniger, 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.

Bis zum 31. Dezember 2018 hat der DB-Konzern IAS 17 angewandt und solche Leasingverträge als Finance-Leasing-Verhältnisse beurteilt, die mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken im Wesentlichen auf den Leasingnehmer übertragen.

#### 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 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 am 31. Dezember 2019

[in Mio. €]	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherheitsanlagen
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
Stand per 01.01.2019	4.155	8.113	15.475	17.018
Erstanwendung IFRS 16	306	2.664	10	2
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-2	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-2	-	-
Zugänge	90	917	1.052	1.182
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-
Investitionszuschüsse	0	-141	-934	-1.111
Umbuchungen	30	103	99	125
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-
Abgänge	-80	-101	-14	-254
Währungsumrechnungsdifferenzen	10	22	2	0
Stand per 31.12.2019	4.511	11.575	15.690	16.962
Kumulierte Abschreibungen				
Stand per 01.01.2019	-670	-3.679	-5.433	-12.712
Änderungen Konsolidierungskreis	-	2	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	2	-	-
Abschreibungen	-36	-787	-206	-352
Wertminderungen	-	0	-1	0
Wertaufholungen	-	0	-	27
Umbuchungen	-15	15	-1	0
Abgänge	22	41	9	240
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	-5	-2	0
Stand per 31.12.2019	-702	-4.413	-5.634	-12.797
Bilanzwert per 31.12.2019	3.809	7.162	10.056	4.165
Bilanzwert per 31.12.2018	3.485	4.434	10.042	4.306

[in Mio. €]  
Anschaffungs- und Herstellungskosten

Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr

Maschinen und maschinelle Anlagen

[in Mio. €]	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen
Stand per 01.01.2019	32.938	1.910
Erstanwendung IFRS 16	900	219
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-
Zugänge	2.342	140
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-
Investitionszuschüsse	-73	-31
Umbuchungen	291	27
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-
Abgänge	-831	-54
Währungsumrechnungsdifferenzen	103	9
Stand per 31.12.2019	35.670	2.220
Kumulierte Abschreibungen		
Stand per 01.01.2019	-20.816	-1.312
Änderungen Konsolidierungskreis	-26	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-26	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-
Abschreibungen	-1.537	-137
Wertminderungen	-3	0
Wertaufholungen	0	0
Umbuchungen	4	0
Abgänge	718	49
Währungsumrechnungsdifferenzen	-48	-4
Stand per 31.12.2019	-21.708	-1.404
Bilanzwert per 31.12.2019	13.962	816
Bilanzwert per 31.12.2018	12.122	598

[in Mio. €]	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand per 01.01.2019	5.285	4.015	88.909
Erstanwendung IFRS 16	29	-	4.130
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-2
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-	-2
Zugänge	562	6.513	12.798
Zugang Fremdkapitalkosten	-	40	40
Investitionszuschüsse	-53	-5.103	-7.446
Umbuchungen	118	-817	-24
Erfolgsneutrale Veränderungen	0	-	0
Abgänge	-345	40	-1.639
Währungsumrechnungsdifferenzen	17	5	168
Stand per 31.12.2019	5.613	4.693	96.934
Kumulierte Abschreibungen			
Stand per 01.01.2019	-3.524	-6	-48.152
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-24
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-26
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-	2
Abschreibungen	-449	-	-3.504
Wertminderungen	0	0	-4
Wertaufholungen	0	-	27
Umbuchungen	14	-5	12
Abgänge	295	2	1.376
Währungsumrechnungsdifferenzen	-12	0	-74
Stand per 31.12.2019	-3.676	-9	-50.343
Bilanzwert per 31.12.2019	1.937	4.684	46.591
Bilanzwert per 31.12.2018	1.761	4.009	40.757

## Sachanlagen am 31. Dezember 2018

[in Mio. €]	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen
-------------	-------------	--	---	---

[in Mio. €]	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
Stand per 01.01.2018	4.150	7.707	15.210	16.921
Änderungen Konsolidierungskreis	3	30	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	3	30	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	51	326	767	1.168
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-
Investitionszuschüsse	0	-87	-640	-1.012
Umbuchungen	8	226	160	135
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-
Abgänge	-55	-79	-22	-194
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	-10	0	0
Stand per 31.12.2018	4.155	8.113	15.475	17.018
Kumulierte Abschreibungen	-	-	-	-
Stand per 01.01.2018	-681	-3.489	-5.253	-12.583
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-14	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-14	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abschreibungen	-8	-245	-193	-353
Wertminderungen	-1	-2	0	-1
Wertaufholungen	-	0	-	45
Umbuchungen	1	4	0	1
Abgänge	19	60	13	178
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	7	0	1
Stand per 31.12.2018	-670	-3.679	-5.433	-12.712
Bilanzwert per 31.12.2018	3.485	4.434	10.042	4.306
Bilanzwert per 31.12.2017	3.469	4.218	9.957	4.338

[in Mio. €]	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand per 01.01.2018	31.317	1.842
Änderungen Konsolidierungskreis	112	1
davon Zugang Konsolidierungskreis	112	1
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-
Zugänge	1.868	114
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-
Investitionszuschüsse	-16	-24
Umbuchungen	220	56
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-
Abgänge	-529	-76
Währungsumrechnungsdifferenzen	-34	-3
Stand per 31.12.2018	32.938	1.910
Kumulierte Abschreibungen	-	-
Stand per 01.01.2018	-20.049	-1.295
Änderungen Konsolidierungskreis	-36	-1
davon Zugang Konsolidierungskreis	-36	-1
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-
Abschreibungen	-1.224	-97
Wertminderungen	-3	-1
Wertaufholungen	5	1
Umbuchungen	28	9
Abgänge	444	71
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	1
Stand per 31.12.2018	-20.816	-1.312
Bilanzwert per 31.12.2018	12.122	598
Bilanzwert per 31.12.2017	11.268	547

[in Mio. €]	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten			
Stand per 01.01.2018	5.107	4.108	86.362
Änderungen Konsolidierungskreis	1	0	147
davon Zugang Konsolidierungskreis	1	0	147
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-	0
Zugänge	447	6.138	10.879
Zugang Fremdkapitalkosten	-	39	39
Investitionszuschüsse	-53	-5.335	-7.167
Umbuchungen	157	-961	1
Erfolgsneutrale Veränderungen	0	-	0
Abgänge	-369	26	-1.298
Währungsumrechnungsdifferenzen	-5	0	-54
Stand per 31.12.2018	5.285	4.015	88.909
Kumulierte Abschreibungen	-	-	-
Stand per 01.01.2018	-3.399	-5	-46.754
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-51
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	-	-51
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-	0
Abschreibungen	-398	0	-2.518
Wertminderungen	-2	-	-10
Wertaufholungen	0	-	51
Umbuchungen	-42	-1	0
Abgänge	314	0	1.099
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	0	31
Stand per 31.12.2018	-3.524	-6	-48.152
Bilanzwert per 31.12.2018	1.761	4.009	40.757
Bilanzwert per 31.12.2017	1.708	4.103	39.608

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 2,28 % (im Vorjahr: 2,54 %).

Die Wertminderungen von 4 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) betrafen im Wesentlichen Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 27 Mio. € (im Vorjahr: 51 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 52 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen (per 31. Dezember 2019: 38 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 39 Mio. €) bestanden im Wesentlichen bei der SIA Societa 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:

		Nutzungsrechte an							
per 31.12.2019		Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		Maschinen und maschinelle Anlagen	
[in Mio. €]	Grundstücke		Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs						
Zugänge	44	578	0	2	487	24			
Abschreibungen	-28	-587	-3	-1	-267	-35			
Buchwert	338	3.086	7	3	1.154	206			

per 31.12.2019		Nutzungsrechte an			
[in Mio. €]		Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung		Insgesamt	
Zugänge		18		1.153	
Abschreibungen		-16		-937	
Buchwert		30		4.824	

Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen, sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die Anhangsziffern (6), (7), (9), (28) und (35)] sowie die Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung.

#### 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 Geschäftsfeld DB Schenker getätigt. 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	1.408	6.504
Kumulierte Abschreibungen	-447	-4.790
Buchwert per 31.12.2019	961	1.714
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.470	6.092
Kumulierte Abschreibungen	-459	-4.616
Buchwert per 31.12.2018	1.011	1.476

Die Restbuchwerte und die kumulierten Abschreibungen der Mobilien (hauptsächlich Schienenfahrzeuge) sind deutlich gestiegen, insbesondere im Segment DB Cargo. Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Künftige Miet- und Leasingzahlungen (Nominalwerte) [in Mio. €]	Restlaufzeit					
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Per 31.12.2019						
Mindestleasingzahlung	361	197	158	145	127	619
Per 31.12.2018						
Mindestleasingzahlung	374	206	170	147	133	671

Künftige Miet- und Leasingzahlungen (Nominalwerte) [in Mio. €]	Restlaufzeit	
	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2019		
Mindestleasingzahlung	1.246	1.607
Per 31.12.2018		
Mindestleasingzahlung	1.327	1.701

#### (14) Immaterielle Vermögenswerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Firmenwerten und der Marke Arriva) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

#### Immaterielle Vermögenswerte am 31. Dezember 2019

[in Mio. €]	Aktiviert Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Aktiviert Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögenswerte	Firmenwerte
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
Stand per 01.01.2019	277	296	2.426	3.025
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	12	12
davon Zugang	-	-	12	12
Konsolidierungskreis				
davon Abgang	-	-	-	-
Konsolidierungskreis				
Zugänge	53	211	31	-
Investitionszuschüsse	0	-	-1	-
Umbuchungen	231	-52	-155	-
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	1	-
Abgänge	-	-7	-76	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	-1	17	69
Stand per 31.12.2019	564	447	2.255	3.106
Kumulierte Abschreibungen				
Stand per 01.01.2019	-67	-5	-1.746	-481
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-
davon Zugang	-	-	-	-
Konsolidierungskreis				
davon Abgang	-	-	-	-
Konsolidierungskreis				
Abschreibungen	-34	-	-150	-
Wertminderungen	-	-	-6	-
Wertaufholungen	-	-	0	-

[in Mio. €]	Aktiviere Entwicklungs-kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs-kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögenswerte	Firmenwerte
Umbuchungen	-76	-	64	-
Abgänge		4	37	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	-	-17	-5
Stand per 31.12.2019	-178	-1	-1.818	-486
Bilanzwert per 31.12.2019	386	446	437	2.620
Bilanzwert per 31.12.2018	210	291	680	2.544

[in Mio. €]	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Geleistete Anzahlungen
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand per 01.01.2019		5
Änderungen Konsolidierungskreis		-
davon Zugang Konsolidierungskreis		-
davon Abgang Konsolidierungskreis		-
Zugänge		-
Investitionszuschüsse		-
Umbuchungen		-
Erfolgsneutrale Veränderungen		-
Abgänge		-
Währungsumrechnungsdifferenzen		-
Stand per 31.12.2019		5
Kumulierte Abschreibungen		
Stand per 01.01.2019		0
Änderungen Konsolidierungskreis		-
davon Zugang Konsolidierungskreis		-
davon Abgang Konsolidierungskreis		-
Abschreibungen		-
Wertminderungen		-
Wertaufholungen		-
Umbuchungen		-
Abgänge		-
Währungsumrechnungsdifferenzen		-
Stand per 31.12.2019		-
Bilanzwert per 31.12.2019		5
Bilanzwert per 31.12.2018		5

[in Mio. €]	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten	
Stand per 01.01.2019	6.029
Änderungen Konsolidierungskreis	24
davon Zugang Konsolidierungskreis	24
davon Abgang Konsolidierungskreis	-
Zugänge	295
Investitionszuschüsse	-1
Umbuchungen	24
Erfolgsneutrale Veränderungen	1
Abgänge	-83
Währungsumrechnungsdifferenzen	88
Stand per 31.12.2019	6.377
Kumulierte Abschreibungen	
Stand per 01.01.2019	-2.299
Änderungen Konsolidierungskreis	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-
Abschreibungen	-184
Wertminderungen	-6
Wertaufholungen	0
Umbuchungen	-12
Abgänge	41
Währungsumrechnungsdifferenzen	-23
Stand per 31.12.2019	-2.483
Bilanzwert per 31.12.2019	3.894
Bilanzwert per 31.12.2018	3.730

## Immaterielle Vermögenswerte am 31. Dezember 2018

[in Mio. €]	Aktiviert	Aktiviert	Erworbene immaterielle	Firmenwerte
	Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Vermögenswerte	
Anschaffungs- und Herstellungskosten				
Stand per 01.01.2018	175	186	2.455	3.026
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	89	1
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	89	1
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	59	230	37	-
Investitionszuschüsse	-	-41	-1	-
Umbuchungen	45	-71	25	0
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	0	-
Abgänge	-1	-8	-170	-2
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	0	-9	0
Stand per 31.12.2018	277	296	2.426	3.025
Kumulierte Abschreibungen				
Stand per 01.01.2018	-40	-2	-1.719	-487
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	0	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	0	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abschreibungen	-22	-	-174	-
Wertminderungen	-5	-5	-4	-1
Wertaufholungen	-	-	H	-
Umbuchungen	-	2	-1	-
Abgänge	0	-	147	3
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-	5	4
Stand per 31.12.2018	-67	-5	-1.746	-481
Bilanzwert per 31.12.2018	210	291	680	2.544
Bilanzwert per 31.12.2017	135	184	736	2.539

[in Mio. €]	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Geleistete Anzahlungen
Anschaffungs- und Herstellungskosten		
Stand per 01.01.2018	5	0
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-
Zugänge	-	-
Investitionszuschüsse	-	-
Umbuchungen	-	-
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-
Abgänge	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Stand per 31.12.2018	5	0
Kumulierte Abschreibungen		
Stand per 01.01.2018	0	-
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-
Abschreibungen	-	-
Wertminderungen	-	-
Wertaufholungen	-	-
Umbuchungen	-	-
Abgänge	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Stand per 31.12.2018	0	-
Bilanzwert per 31.12.2018	5	0
Bilanzwert per 31.12.2017	5	0

[in Mio. €]	Insgesamt
Anschaffungs- und Herstellungskosten	

[in Mio. €]	Insgesamt
Stand per 01.01.2018	5.847
Änderungen Konsolidierungskreis	90
davon Zugang Konsolidierungskreis	90
davon Abgang Konsolidierungskreis	-
Zugänge	326
Investitionszuschüsse	-42
Umbuchungen	-1
Erfolgsneutrale Veränderungen	0
Abgänge	-181
Währungsumrechnungsdifferenzen	-10
Stand per 31.12.2018	6.029
Kumulierte Abschreibungen	
Stand per 01.01.2018	-2.248
Änderungen Konsolidierungskreis	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	0
davon Abgang Konsolidierungskreis	-
Abschreibungen	-196
Wertminderungen	-15
Wertaufholungen	-
Umbuchungen	1
Abgänge	150
Währungsumrechnungsdifferenzen	9
Stand per 31.12.2018	-2.299
Bilanzwert per 31.12.2018	3.730
Bilanzwert per 31.12.2017	3.599

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen Software (rund 162 Mio. € Buchwert), Konzessionen und Rechte (rund 89 Mio. € Buchwert) und erworbene Kunden- und Franchiseverträge (rund 165 Mio. € Buchwert).

Für die erworbene Marke Arriva (33 Mio. € Buchwert) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Wertminderungen von rund 5 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) erfolgten im Wesentlichen bei der Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte zu den Segmenten ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

#### (15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

[in Mio. €]	2019	2018
Stand per 01.01.	486	500
Zugänge	16	0
Abgänge	0	-26
Anteil des Konzerns am Ergebnis	-12	12
Kapitalerhöhung	11	0
Vereinnahmte Dividenden	-14	-11
Umgliederungen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	13	11
Sonstige Bewertungen	1	0
Stand per 31.12.	501	486

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2019 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, und Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert. Die Zugänge betreffen im Wesentlichen die GHT Mobility GmbH, Berlin.

#### (16) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der kalkulatorische Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 30,5 % herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die 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 96 Mio. € (im Vorjahr: 93 Mio. €) zu vermindern.

Die aktiven latenten Steuern setzten sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	481	506
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	765	526
Insgesamt	1.246	1.032

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	14.425	14.440
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.166	4.622
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen	2.116	2.273
Insgesamt	21.707	21.335

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach § 21 Abs. 5 und § 22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Per 31.12., in Mo. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2019	2018	2019	2018
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	89	119	179	150
Immaterielle Vermögenswerte	0	3	37	43
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	0	1	0	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	5	5	0
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	3	3	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	8	4	1
Derivative Finanzinstrumente	1	0	5	0
Andere finanzielle Vermögenswerte	2	5	7	9
Langfristiges Fremdkapital				
Finanzschulden	3	38	4	2
Übrige Verbindlichkeiten	59	61	0	4
Derivative Finanzinstrumente	17	4	0	0
Pensionsverpflichtungen	272	207	3	3
Sonstige Rückstellungen	103	109	41	0
Passive Abgrenzungen	0	0	5	0
Kurzfristiges Fremdkapital				
Finanzschulden	0	6	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	1	0
Sonstige Verbindlichkeiten	49	39	9	46
Sonstige Rückstellungen	29	30	17	23
Verlustvorträge	765	526	0	0
Zwischensumme	1.401	1.164	318	284
Saldierung <sup>1)</sup>	-155	-132	-155	-132
Bilanzansatz	1.246	1.032	163	152

<sup>1)</sup> 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 1.401 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.164 Mio. €) werden voraussichtlich 93 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 91 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern von 318 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 284 Mio. €) werden voraussichtlich 44 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 83 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 166 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 110 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 0 €) 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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Stand per 01.01.	44	38	2	3	46	41
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	0
Änderung Konsolidierungskreis	-	-1	-	-	-	-1
Zugänge	3	15	-	0	3	15
Abgänge durch Veräußerung	0	0	-	-	0	0
Sonstige Abgänge	-	0	-	-	-	0
Marktwertänderungen	0	-	1	-1	1	-1
Reklassifizierungen	-5	-8	-	-	-5	-8
Übrige	-	0	-	-	-	0
Stand per 31.12.	42	44	3	2	45	46
davon at Cost/ Anschaffungskosten	-	-	0	0	0	0
davon Fair Value (erfolgsneutral)	31	28	3	2	34	30
davon Fair Value (erfolgswirksam)	11	16	-	-	11	16
Langfristiger Anteil	42	44	2	1	44	45
Kurzfristiger Anteil	-	-	1	1	1	1

### (18) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.592	1.383
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	117	159
Fertige Erzeugnisse und Waren	105	102
Geleistete Anzahlungen	41	41
Wertberichtigungen	-335	-316
Insgesamt	1.520	1.369

### (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« [Seite 100].

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 31.12.2019						
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	-	0	476	522

[in Mio. €]	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Per 31.12.2018						
Bruttowert	5.128	184	163	282	1.638	7.395
Wertberichtigung	-142	-10	0	-	-31	-183
Nettowert	4.986	174	163	282	1.607	7.212
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	34	12	-	0	384	430

Der DB-Konzern hat Factoring-Vereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvingierenden Ankauf von kurzfristig fälligen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in bestimmten Gesellschaften des Segments DB Schenker bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 701 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 (Spätzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschiedenen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Spätzahlungsrisiken von höchstens 159 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 2019 waren ausstehende Forderungen im Volumen von 685 Mio. € verkauft; davon wurden 260 Mio. € vollständig und 425 Mio. € in Höhe des übertragenen Risikos ausgebucht. Von der Bank erhaltene Kaufpreiszahlungen erhöhten den operativen Cashflow.

In den Forderungen aus Finanzierung waren mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte im Umfang von 156 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 62 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Unter den Forderungen aus Finanzierung wurden im Wesentlichen Forderungen aus Sub-Lease-Verträgen von 106 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 26 Mio. € Forderungen aus Finance-Lease-Verträgen) ausgewiesen. Der Anstieg ergab sich hauptsächlich aus der Erstanwendung des IFRS 16. Darüber hinaus enthielten die Forderungen aus Finanzierung erstmals zweckgebundene Zahlungsmittel (46 Mio. €), die lediglich für Beiträge für bestimmte Altersvorsorgepläne verwendet werden können.

Unter den sonstigen Vermögenswerten wurden Vertragserfüllungskosten von 21 Mio. € (31. Dezember 2018: 22 Mio. €) ausgewiesen.

Die 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 01.01.2019	-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
Stand per 01.01.2018	-181	-6	-	-59	-246
Methodenänderung IFRS 9	24	-	-	-	24
Zuführung	-26	-4	0	-3	-33
Auflösung	24	-	-	11	35
Inanspruchnahme	17	0	-	20	37
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-	0	0
Stand per 31.12.2018	-142	-10	-	-31	-183

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 51 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) an.

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte gingen auf 4 Mio. € zurück (im Vorjahr: 16 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. Die erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2019 auf 22 Mio. € (per 31. Dezember 2018: € 23 Mio. €).

[in Mio. €]	Nettobuchwert	Erwartete Verlustrate in %	Risikovorsorge	davon Risikovorsorge überfällige Forderungen	davon Risikovorsorge nicht überfällige Forderungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.917	0,45	22	13	9

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen erfolgte die Ermittlung des erwarteten Wertberichtigungsbedarfs bei wesentlichen Positionen forderungsspezifisch. Per 31. Dezember 2019 wurde hier insgesamt eine Risikovorsorge von 5 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2018: € 6 Mio. €).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

Restlaufzeit

[in Mio. €]	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	Restlaufzeit bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Per 31.12.2019						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.871	16	10	9	4	4
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	152	26	31	13	8	174
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	37	31	30	29	29	196
Geleistete Anzahlungen	235	55	-	-	-	-
Übrige Vermögenswerte	1.612	22	8	22	1	35
Insgesamt	6.907	150	82	73	42	409
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	530	64	7	1	1	34
Per 31.12.2018						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.962	15	8	1	0	0
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	98	3	1	1	1	70
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	16	10	10	10	10	107
Geleistete Anzahlungen	230	52	-	-	-	-
Übrige Vermögenswerte	1.526	27	3	15	6	30
Insgesamt	6.832	107	22	27	17	207
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	549	64	2	5	0	13

[in Mio. €]	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2019		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	46	4.917
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	252	404
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	315	352
Geleistete Anzahlungen	55	290
Übrige Vermögenswerte	88	1.700
Insgesamt	756	7.663
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	107	637
Per 31.12.2018		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	4.986
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	76	174
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	147	163
Geleistete Anzahlungen	52	282
Übrige Vermögenswerte	81	1.607
Insgesamt	380	7.212
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	84	633

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Der Rückgang in den Segmenten DB Schenker und DB Netze Energie wurde durch Anstiege in den Segmenten DB Regio, Beteiligungen/Sonstige und DB Netze Personenbahnhöfe nahezu vollständig kompensiert.

Die kurzfristigen übrigen Vermögenswerte enthielten auch Zollforderungen des Segments DB Schenker. Der Anstieg der übrigen Vermögenswerte ergab sich insbesondere im Segment DB Netze Fahrweg.

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 liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

#### (20) Forderungen aus Ertragsteuern

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

#### (21) Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (Cashflow-Hedge) klassifiziert.

#### Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen.

Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gemäß IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

#### Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IFRS 9 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

#### Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

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

[in Mio. €]	Nominalwerte des Sicherungsinstrument		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
<b>Zinsbezogene Geschäfte</b>						
Zinsswaps	84	92	0	0	84	92
	84	92	0	0	84	92
<b>Währungsbezogene Geschäfte</b>						
Devisenswaps	1.149	796	1.149	796	0	0
Devisenforwards	2.408	1.683	2.335	1.636	73	48
Zins-Währungs-Swaps	6.836	6.061	1.063	248	5.773	5.813
	10.393	8.540	4.547	2.680	5.846	5.861
			Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
[Volumenangabe in bezeichnender Mengeneinheit]	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
<b>Sonstige Geschäfte</b>						
Diesel in 1.000 t	849	962	66	126	783	836
Kohle in 1.000 t	3.384	4.116	1.322	1.284	2.062	2.832

Das Volumen der Zinsswaps ging per 31. Dezember 2019 zurück. Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps stieg um 775 Mio. €, da im Berichtsjahr Fremdwährungssenioranleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Der Umfang der Dieselabsicherungen ging um 0,1 Mio. t auf 0,8 Mio. t zurück. Der Bestand der Kohlesicherungen verringerte sich per 31. Dezember 2019 um rund 0,7 Mio. t auf 3,4 Mio. t, da das Volumen der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überstieg.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise / Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente des DB-Konzerns je Währung:

Währung	Sicherungspreis pro 1.000 t		Sicherungskurs		Sicherungskurs	
	Diesel	Kohle	Cross Currency Swap (CCS)	Interest Rate Swap (IRS)	Devisenswaps	Devisenforwards
EUR	517,01	63,40	-	0,04	-	-
USD	-	-	1,12	-	1,03	1,13
GBP	386,31	-	0,87	-	0,89	0,86
CHF	-	-	1,20	-	-	1,09
JPY	-	-	114,80	-	-	120,79
AUD	-	-	1,53	-	-	1,62
HKD	-	-	-	-	-	8,71
NOK	-	-	8,81	-	10,11	10,12
SEK	-	-	9,34	-	-	10,50
DKK	-	-	7,46	-	-	7,47
SGD	-	-	1,59	-	1,51	1,51
NZD	-	-	1,65	-	-	1,72
PLN	2.195,37	-	4,26	-	-	4,31
CZK	12.767,08	-	26,10	-	-	25,48
HUF	-	-	300,20	-	-	334,14
RON	-	-	4,51	-	-	4,79
HRK	-	-	7,44	-	-	7,45
CNY	-	-	-	-	-	7,88
ILS	-	-	-	-	-	3,94
SAR	-	-	4,29	-	-	4,17
AED	-	-	-	-	4,16	4,06
QAR	-	-	-	-	-	4,19

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
<b>Zinsbezogene Geschäfte</b>				
Zinsswaps	-	-	5	9

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Zinsforwards	0	0	-	-
	0	0	5	9
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	1	1	16	5
Devisenforwards	10	4	9	6
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	265	202	280	326
darin Effekte aus Währungssicherungen	294	199	173	222
	276	207	305	337
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	39	56	56	45
	39	56	56	45
Insgesamt	315	263	366	391
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	5	9
Währungsbezogene Geschäfte	146	168	248	326
Sonstige Geschäfte	35	48	34	37
Langfristiger Anteil	181	216	287	372
Kurzfristiger Anteil	134	47	79	19

### Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten in der Regel in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienen der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert weiterhin aus dem fortdauernden Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Abwertung des Euros gegenüber dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund und dem australischen Dollar, die teilweise durch das gesunkene Zinsniveau im Euro-Raum kompensiert wurde.

Die negative Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelt die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswaps	-	-	5	9
	-	-	5	9
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	1	1	16	5
Zins-Währungs-Swaps	265	202	250	291
	266	203	266	296
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	39	56	56	45
Sonstige übrige Derivate	-	-	0	0
	39	56	56	45
Insgesamt	305	259	327	350
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	5	9
Währungsbezogene Geschäfte	145	167	218	291
Sonstige Geschäfte	35	48	34	37
Langfristiger Anteil	180	215	257	337
Kurzfristiger Anteil	125	44	70	13

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2019 bis 2039 (Zins- und Tilgungszahlungen) beziehungsweise in den Jahren 2019 bis 2025 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

### Angaben für Sicherungs- und Grundgeschäfte gemäß IFRS 9

in Mio. €	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte		Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	
	01.01. bis 31.12.2019		01.01. bis 31.12.2018	
		davon ineffektiv (ergebniswirksam)		davon ineffektiv (ergebniswirksam)
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswaps	+4	-	+2	-
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	-11	-	-2	-
Zins-Währungs-Swaps	+104	+3	+62	-
Sonstige Geschäfte				

	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)
in Mio. €	01.01. bis 31.12.2019		01.01. bis 31.12.2018	
Energiepreissicherungen	-27	-	+11	-

## Stand der Hedging-Rücklage Cash Flow Hedges

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Zinsbezogene Geschäfte		
Zinsswaps	-3	-6
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenswaps	+5	+1
Zins-Währungs-Swaps	-135	-112
Sonstige Geschäfte		
Energiepreissicherungen	-22	+4

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:

[in Mio. €]	Vermögenswerte		Schulden	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsforwards	-	-	-	-
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenforwards	10	4	9	6
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	-	-	30	35
	10	4	39	41
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	0	0	-	-
	0	0	-	-
Insgesamt	10	4	39	41
Währungsbezogene Geschäfte	1	1	30	35
Langfristiger Anteil	1	1	30	35
Kurzfristiger Anteil	9	3	9	6

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.

[in Mio. €]	31.12.2019			Insgesamt	31.12.2018	
	Level 1	Level 2	Level 3		Level 1	Level 2
Vermögenswerte						
Finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	3	-	-	3	2	-
Derivate - Non-Hedge	-	10	-	10	-	4
Derivate - Hedging	-	305	-	305	-	259
Insgesamt	3	315	-	318	2	263
Verbindlichkeiten						
Derivate - Non-Hedge	-	39	-	39	-	41
Derivate - Hedging	-	327	-	327	-	350
Insgesamt	-	366	-	366	-	391

[in Mio. €]	31.12.2018	
	Level 3	Insgesamt
Vermögenswerte		
Finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere at Fair Value)	-	2
Derivate - Non-Hedge	-	4

	31.12.2018	
[in Mio. €]	Level 3	Insgesamt
Derivate - Hedging	-	259
Insgesamt	-	265
Verbindlichkeiten		
Derivate - Non-Hedge	-	41
Derivate - Hedging	-	350
Insgesamt	-	391

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, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder (inklusive Rückkaufvereinbarungen [Repos]) mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthielten:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Bankguthaben/Kassenbestände	3.992	3.543
Zahlungsmitteläquivalente	1	1
Insgesamt	3.993	3.544
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	-0,23	-0,20
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,8	0,4

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen -0,55 % und 0,17 % (im Vorjahr: zwischen -0,60 % und 0,19 %) und resultieren aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe Abschnitt »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« [Seite 87].

#### (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 2019 wurden keine zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte bilanziert. Der Ausweis per 31. Dezember 2018 betraf die Anteile an der GHT Mobility GmbH, Berlin, die im Berichtsjahr zu den Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen umgliedert wurden.

#### (24) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

#### (25) Rücklagen

##### a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

##### b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

##### Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

##### Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Veräußerung/Fälligkeit beziehungsweise Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen.

##### Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

[in Mio. €]	2019	2018
Stand per 01.01.	-106	-121
Marktwertänderung	64	90
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	-110	-59
Zinsergebnis	2	3

[in Mio. €]	2019	2018
Materialaufwand	2	-18
Änderung latenter Steuern	-1	-1
Stand per 31.12.	-149	-106

#### Rücklage für die Neubewertung von Pensionen

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

#### Sonstige Veränderungen in den Rücklagen

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

#### (26) Erwirtschaftete Ergebnisse

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung 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 betragen -8 Mio. € (per 31. Dezember 2018: -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 betragen 997 Mio. € beziehungsweise 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zu Gunsten 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 Anleihegläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst.

#### (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					
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Per 31.12.2019						
Zinslose Darlehen	159	147	140	133	128	-
Senioranleihen	2.176	1.802	1.568	1.933	1.529	11.958
Commercial Paper	890	-	-	-	-	-
Bankschulden	221	3	401	0	0	1
EUROFIMA-Darlehen	-	200	-	-	-	-
Leasingverbindlichkeiten	1.053	871	630	541	425	1.495
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	13	12	13	13	13	13
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	204	1	0	6	0	1
Insgesamt	4.716	3.036	2.752	2.626	2.095	13.468
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	167	348	140	133	128	0
Per 31.12.2018						
Zinslose Darlehen	174	153	140	134	128	122

[in Mio. €]	Restlaufzeit					
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Senioranleihen	1.958	2.137	1.804	1.544	1.916	11.353
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	240	4	1	400	0	1
EUROFIMA-Darlehen	-	-	200	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	44	43	59	36	41	339
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	6	6	6	7	7	13
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	196	24	1	0	6	1
Insgesamt	2.618	2.367	2.211	2.121	2.098	11.829
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	186	153	341	134	128	122

[in Mio. €]	Restlaufzeit	
	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2019		
Zinslose Darlehen	548	707
Senioranleihen	18.790	20.966
Commercial Paper	-	890
Bankschulden	405	626
EUROFIMA-Darlehen	200	200
Leasingverbindlichkeiten	3.962	5.015
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	64	77
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	8	212
Insgesamt	23.977	28.693
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	749	916
Per 31.12.2018		
Zinslose Darlehen	677	851
Senioranleihen	18.754	20.712
Commercial Paper	-	-
Bankschulden	406	646
EUROFIMA-Darlehen	200	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	518	562
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	39	45
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	32	228
Insgesamt	20.626	23.244
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	878	1.064

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

[in Mio. €]	31.12.2019		31.12.2018	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Zinslose Darlehen	707	784	851	955
Senioranleihen	20.966	22.498	20.712	21.722
Commercial Paper	890	890	-	-
Bankschulden	626	627	646	647
EUROFIMA-Darlehen	200	216	200	223
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	5.015	5.408	562	712
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	77	78	45	47
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	212	213	228	229
Insgesamt	28.693	30.714	23.244	24.535

<sup>1)</sup> im Vorjahr: Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Zinslosen Darlehen ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG).

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

[in Mio. €]	2019	2018
Stand per 01.01.	851	1.014
Tilgung	-178	-204
Aufzinsung	34	41
Stand per 31.12.	707	851

Die begebenen Senioranleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

[in Mio. €]	Emissionsvolumen	Emissionswahrung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	31.12.2019	
					Buchwert	Marktwert
Nicht börsennotierte Anleihen						
DB Finance	1.044	AUD, JPY, EUR	4,7-12,8		953	1.070
Insgesamt					953	1.070
Börsennotierte Anleihen der DB Finance						
Anleihe 2007-2019	600	EUR	0,0	5,110	-	-
Anleihe 2009-2019	1.000	EUR	0,0	4,923	-	-
Anleihe 2009-2021	600	EUR	1,7	4,445	599	647
Anleihe 2010-2020	500	EUR	0,4	3,572	499	508
Anleihe 2010-2025	500	EUR	5,5	3,870	497	602
Anleihe 2010-2020	410	JPY	0,8	1,150	386	389
Anleihe 2010-2022	500	EUR	2,8	3,464	499	551
Anleihe 2010-2020	567	CHF	0,4	1,924	690	698
Anleihe 2011-2021	700	EUR	1,4	3,797	700	740
Anleihe 2012-2022	496	GBP	2,5	2,821	469	490
Anleihe 2012-2023	400	EUR	3,1	2,116	399	425
Anleihe 2012-2024	83	CHF	4,1	1,586	92	99
Anleihe 2012-2024	500	EUR	4,2	3,119	498	562
Anleihe 2012-2072	75	GBP	52,9	4,524	70	118
Anleihe 2013-2028	50	EUR	8,1	2,707	50	59
Anleihe 2013-2025	202	NOK	5,2	4,017	152	163
Anleihe 2013-2023	386	CHF	3,6	1,425	437	466
Anleihe 2013-2026	497	GBP	6,6	3,351	493	555
Anleihe 2013-2023	500	EUR	3,7	2,578	499	546
Anleihe 2013-2020	300	EUR	0,8	1,899	300	305
Anleihe 2013-2019	186	USD	0,0	FRN	-	-
Anleihe 2014-2024	59	AUD	4,1	5,395	56	63
Anleihe 2014-2021	142	SEK	1,1	2,940	120	123
Anleihe 2014-2021	40	SEK	1,1	FRN	33	34
Anleihe 2014-2019	73	SGD	0,0	2,338	-	-
Anleihe 2014-2024	246	CHF	4,7	1,522	276	302
Anleihe 2014-2029	500	EUR	9,2	2,886	494	608
Anleihe 2014-2020	300	EUR	0,6	FRN	300	301
Anleihe 2014-2022	300	EUR	2,7	FRN	300	302
Anleihe 2014-2022	300	EUR	2,1	FRN	300	302
Anleihe 2015-2023	600	EUR	3,8	FRN	599	606
Anleihe 2015-2025	600	EUR	5,8	1,391	595	639
Anleihe 2015-2030	366	NOK	10,8	2,760	344	346
Anleihe 2015-2025	115	AUD	5,8	3,864	112	123
Anleihe 2015-2030	650	EUR	10,8	1,707	645	727
Anleihe 2015-2025	161	CHF	5,9	0,143	161	165
Anleihe 2016-2026	500	EUR	6,2	0,880	496	518
Anleihe 2016-2031	750	EUR	11,5	0,964	743	776
Anleihe 2016-2021	350	EUR	1,5	0,040	350	351
Anleihe 2016-2028	500	EUR	8,7	0,765	494	518
Anleihe 2016-2024	41	HKD	4,2	2,100	40	39
Anleihe 2017-2032	79	NOK	12,1	2,514	71	69
Anleihe 2017-2032	500	EUR	12,9	1,541	497	552
Anleihe 2017-2025	341	GBP	5,5	1,437	351	355
Anleihe 2017-2032	55	SEK	12,6	2,226	51	54
Anleihe 2017-2030	261	CHF	10,9	0,463	276	288
Anleihe 2017-2024	300	EUR	4,9	FRN	302	302
Anleihe 2018-2027	1.000	EUR	8,0	1,086	994	1.065
Anleihe 2018-2033	750	EUR	13,6	1,680	745	842
Anleihe 2018-2028	346	CHF	8,6	0,470	370	386
Anleihe 2018-2031	500	EUR	11,2	1,508	493	547
Anleihe 2018-2043	125	EUR	23,9	1,867	125	144
Anleihe 2019-2028	1.000	EUR	9,0	1,235	991	1.076
Anleihe 2019-2026	340	GBP	6,1	1,944	351	364
Anleihe 2019-2034	103	NOK	14,1	2,732	101	101
Anleihe 2019-2029	310	CHF	9,5	0,135	322	325
Anleihe 2019-2034	133	CHF	14,5	0,516	138	143

[in Mio. €]	Emissionsvolumen	Emissionswahrung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	31.12.2019	
					Buchwert	Marktwert
Anleihe 2019-2039	47	SEK	19,4	2,025	48	49
Insgesamt					20.013	21.428
Gesamtbetrag Senioranleihen					20.966	22.498
					31.12.2018	
					Buchwert	Marktwert
Nicht börsennotierte Anleihen						
DB Finance					931	994
Insgesamt					931	994
Börsennotierte Anleihen der DB Finance						
Anleihe 2007-2019					600	617
Anleihe 2009-2019					1.000	1.009
Anleihe 2009-2021					599	669
Anleihe 2010-2020					500	526
Anleihe 2010-2025					497	597
Anleihe 2010-2020					374	381
Anleihe 2010-2022					498	562
Anleihe 2010-2020					664	686
Anleihe 2011-2021					699	765
Anleihe 2012-2022					446	468
Anleihe 2012-2023					398	431
Anleihe 2012-2024					88	96
Anleihe 2012-2024					497	567
Anleihe 2012-2072					67	105
Anleihe 2013-2028					50	58
Anleihe 2013-2025					151	166
Anleihe 2013-2023					421	452
Anleihe 2013-2026					468	518
Anleihe 2013-2023					498	553
Anleihe 2013-2020					299	311
Anleihe 2013-2019					218	218
Anleihe 2014-2024					55	61
Anleihe 2014-2021					122	128
Anleihe 2014-2021					34	34
Anleihe 2014-2019					80	80
Anleihe 2014-2024					266	290
Anleihe 2014-2029					494	581
Anleihe 2014-2020					300	301
Anleihe 2014-2022					300	302
Anleihe 2014-2022					300	302
Anleihe 2015-2023					599	605
Anleihe 2015-2025					595	628
Anleihe 2015-2030					341	344
Anleihe 2015-2025					110	117
Anleihe 2015-2030					644	678
Anleihe 2015-2025					155	155
Anleihe 2016-2026					496	503
Anleihe 2016-2031					742	709
Anleihe 2016-2021					350	350
Anleihe 2016-2028					493	487
Anleihe 2016-2024					39	37
Anleihe 2017-2032					70	68
Anleihe 2017-2032					497	504
Anleihe 2017-2025					334	328
Anleihe 2017-2032					52	51
Anleihe 2017-2030					266	262
Anleihe 2017-2024					303	301
Anleihe 2018-2027					993	1.013
Anleihe 2018-2033					745	765
Anleihe 2018-2028					356	359
Anleihe 2018-2031					493	505
Anleihe 2018-2043					125	125

[in Mio. €]	31.12.2018	
	Buchwert	Marktwert
Anleihe 2019-2028	-	-
Anleihe 2019-2026	-	-
Anleihe 2019-2034	-	-
Anleihe 2019-2029	-	-
Anleihe 2019-2034	-	-
Anleihe 2019-2039	-	-
Insgesamt	19.781	20.728
Gesamtbetrag Senioranleihen	20.712	21.722

Im Berichtsjahr wurden drei festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB Finance über 600 Mio. €, 1.000 Mio. € und 125 Mio. SGD (73 Mio. €), eine variabel verzinsliche börsennotierte Senioranleihe über 250 Mio. USD (186 Mio. €) sowie eine festverzinsliche nicht-börsennotierte Senioranleihe über 7.500 Mio. JPY (54 Mio. €) im Gesamtwert von 1.913 Mio. € planmäßig getilgt.

Im Berichtsjahr wurden von der DB Finance sieben Senioranleihen mit einem Gesamtwert von 2.004 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um sechs festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen über 300 Mio. GBP (340 Mio. €), 1.000 Mio. NOK (103 Mio. €), 350 Mio. CHF (310 Mio. €), 150 Mio. CHF (133 Mio. €) und 500 Mio. SEK (47 Mio. €) sowie eine festverzinsliche nicht-börsennotierte Senioranleihe über 115 Mio. AUD (71 Mio. €).

Im Rahmen des kurzfristigen Liquiditätsmanagements werden Commercial-Paper-Emissionen getätigt. Per 31. Dezember 2019 waren Commercial Paper im Umfang von 890 Mio. € ausstehend (per 31. Dezember 2018: keine). Sie setzten sich wie folgt zusammen:

	Emissionsvolumen in Mio. €	Emissionswährung	Restlaufzeit in Tagen	Nominalzins in %	Buchwert 31.12.2019 in Mio. €	Marktwert 31.12.2019 in Mio. €
Emissionen:						
CP vom 02.10.2019	178	USD	10	2,200	178	178
CP vom 02.10.2019	178	USD	6	2,200	178	178
CP vom 08.11.2019	134	USD	13	1,954	134	134
CP vom 08.11.2019	134	USD	13	1,950	134	134
CP vom 28.11.2019	88	USD	9	2,075	88	88
CP vom 28.11.2019	178	USD	6	2,130	178	178
Insgesamt	890				890	890

	Buchwert 31.12.2018 in Mio. €	Marktwert 31.12.2018 in Mio. €
Emissionen:		
CP vom 02.10.2019	-	-
CP vom 02.10.2019	-	-
CP vom 08.11.2019	-	-
CP vom 08.11.2019	-	-
CP vom 28.11.2019	-	-
CP vom 28.11.2019	-	-
Insgesamt	-	-

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

[in Mio. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	31.12.2019		31.12.2018
				Buchwert	Marktwert	Buchwert
Bankdarlehen 2002-2022	EUR	3,7	FRN	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2022	EUR	3,7	FRN	200	200	200
Sonstige				226	227	246
Insgesamt				626	627	646

[in Mio. €]	31.12.2018	
	Buchwert	Marktwert
Bankdarlehen 2002-2022	200	200
Bankdarlehen 2003-2022	200	200
Sonstige	247	247
Insgesamt	647	647

Die sonstigen Bankschulden gingen trotz einer Erhöhung der kurzfristig fälligen Sicherheiten (per 31. Dezember 2019: 176 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 114 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivattransaktionen resultierten, tilgungsbedingt zurück.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2019 garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.753 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2018: 4.561 Mio. €). Davon entfielen 2.080 Mio. € auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per 31. Dezember 2018: 2.080 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2019 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.673 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2.481 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:

Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	31.12.2019	31.12.2018
			Buchwert	Marktwert

[in Mio. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins	Buchwert	Marktwert	Buchwert
Darlehen 2010-2021	EUR	1,8	4,05%	300.2.2019	216	31.12.2018
Insgesamt				200	216	200
[in Mio. €]				Buchwert	Marktwert	Buchwert
Darlehen 2010-2021						31.12.2018
Insgesamt						Marktwert
						223
						223

Es wurden keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Mit Erstanwendung des IFRS 16 zum 1. Januar 2019 werden zusätzlich Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen erfasst. Per 31. Dezember 2018 wurden ausschließlich Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing nach IAS 17 bilanziert.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (Anhangziffer (13) [Seite 41]) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2019 einen Buchwert von 4.824 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 582 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilen sich wie folgt:

Leasingverbindlichkeiten [in Mio. €]	Restlaufzeit					
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Per 31.12.2019						
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.068	955	701	603	472	1.837
Per 31.12.2018						
Mindestleasingzahlungen (nominal)	63	61	75	50	54	497
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	19	18	16	14	13	158
Insgesamt	44	43	59	36	41	339

Leasingverbindlichkeiten [in Mio. €]	Restlaufzeit	
	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2019		
Nominalwerte der Leasingzahlungen	4.568	5.636
Per 31.12.2018		
Mindestleasingzahlungen (nominal)	737	800
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	219	238
Insgesamt	518	562

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gemäß IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

[in Mio. €]	Währung	Restlaufzeit in Jahren	31.12.2019		31.12.2018	
			Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Lokomotiven (2016)	EUR	6,0	31	32	36	38
Triebwagen (2016)	EUR	6,0	8	8	9	9
Reisezugwagen (2019)	EUR	6,0	38	38	-	-
Insgesamt			77	78	45	47

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. Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (Anhangziffer (19) [Seite 52]).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

[in Mio. €]	31.12.2019			Insgesamt	31.12.2018	
	Level 1	Level 2	Level 3		Level 1	Level 2
Finanzschulden - langfristig -						
Zinslose Darlehen	-	625	-	625	-	781
Senioranleihen	1.908	18.389	-	20.297	2.642	17.095
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	-	406	-	406	-	407
EUROFIMA-Darlehen	-	216	-	216	-	223
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	-	4.355	-	4.355	-	668
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	65	-	65	-	41
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	9	-	9	-	33
Insgesamt	1.908	24.065	-	25.973	2.642	19.248

[in Mio. €]	31.12.2018	
	Level 3	Insgesamt
Finanzschulden - langfristig -		
Zinslose Darlehen	-	781
Senioranleihen	-	19.737
Commercial Paper	-	-

	31.12.2018	
[in Mio. €]	Level 3	Insgesamt
Bankschulden	-	407
EUROFIMA-Darlehen	-	223
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	-	668
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	41
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	33
Insgesamt	-	21.890

<sup>1)</sup> Im Vorjahr: Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing.

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters beziehungsweise Bloomberg) und mit einer Laufzeit bis 2024 ermittelt.

Für 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 den entsprechenden DB-Zinskurven, ausdifferenziert nach Bonitätseinstufungen der jeweiligen Konzerngesellschaft (Marktzinskurve plus aktueller Spread je Bonitätsklasse; 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 Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind - als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die anderen Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

[in Mio. €]	Restlaufzeit				
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre
Per 31.12.2019					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	5.789	184	39	6	4
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.432	2	1	5	4
Insgesamt	9.221	186	40	11	8
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.435	2	1	2	2
davon erhaltene Anzahlungen	363	2	1	2	2
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	251	1	0		
Per 31.12.2018					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	5.491	116	14	15	9
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.660	10	7	7	6
Insgesamt	9.151	126	21	22	15
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.306	24	2	1	2
davon erhaltene Anzahlungen	219	24	2	1	2
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	323	0	0	0	0
[in Mio. €]					
			Restlaufzeit		
			über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2019					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen			14	247	6.036
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten			79	91	3.523
Insgesamt			93	338	9.559
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten			9	16	2.451
davon erhaltene Anzahlungen			9	16	379
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen				1	252
Per 31.12.2018					
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen			13	167	5.658

[in Mio. €]	Restlaufzeit		Insgesamt
	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	61	91	3.751
Insgesamt	74	258	9.409
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	11	40	2.346
davon erhaltene Anzahlungen	11	40	259
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	0	0	323

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Personalbezogene Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	400	368
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrlösungen	273	279
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	133	118
Verbindlichkeiten für Abfindungen	20	25
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	8	8
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	25	24
Sonstige Personalverpflichtungen	832	889
Sonstige Steuern		
Umsatzsteuer	80	97
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	166	139
Übrige Steuern	134	140
Verbindlichkeiten aus Zinsen	173	206
Erlösschmälerungen	63	62
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	237	277
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	1	3
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	4	4
Weitere übrige und sonstige Verbindlichkeiten	974	1.112
Insgesamt	3.523	3.751

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2019 mit 0 Mio. € besichert (per 31. Dezember 2018: 0 Mio. €).

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten sind Risiken aus Factoring-Vereinbarungen enthalten.

### (30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2019 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Deutschland und Frankreich.

### (31) Pensionsverpflichtungen

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitern in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie in Großbritannien. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

#### Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamte als auch für Arbeitnehmer.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§ 21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZversTV) und die betrieblichen Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmer der DB AG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmern des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmer ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden des Arbeitnehmers entfällt diese gegenüber dem BEV.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZversTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmer in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge in Höhe von 2,2 % 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 des Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e.V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p.a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragsersatz). Langlebigerisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e.V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung für den einzelnen Versorgungsanwärter ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (beziehungsweise vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese arbeitnehmerfinanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

### Großbritannien

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt in der Regel alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind im Wesentlichen durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Bei DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Bedeutende leistungsorientierte Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeiter von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme in Großbritannien. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Cargo UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Pensionspläne werden in einem 60 : 40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die Pensionspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) angestellten Arbeitnehmer Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitern sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmer finanzierten Teils (40 %) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleibt als in der Bilanz erfasste Nettoschuld der Barwert der für die Dauer der Franchisevereinbarungen zu entrichtenden Beiträge zum Abbau eines Plandefizits. Als Personalaufwand werden die laufenden Beiträge zum Versorgungsplan ausgewiesen.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitern beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

### Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

**Zinsrisiko:** Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche 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.

**Langlebigerisiko:** Ein Langlebigerisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.

**Investitionsrisiko:** Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	368	307	7.652	6.262	70	57
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	4.303	3.691	345	309	11	9
Gesamtverpflichtung	4.671	3.998	7.997	6.571	81	66
Zeitwert des Planvermögens	-273	-225	-5.722	-4.505	-39	-36
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	-554	-422	-	-
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	-831	-625	-	-

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt	
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	-	-	0	0	-	-
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	-	-	24	1	-	-
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	4.398	3.773	914	1.020	42	30

[in Mo. €]	Insgesamt	
	31.12.2019	31.12.2018
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	8.090	6.626
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	4.659	4.009
Gesamtverpflichtung	12.749	10.635
Zeitwert des Planvermögens	-6.034	-4.766
Effekt aus Kostenaufteilung	-554	-422
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-831	-625
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0
In der Bilanz als Pension Asset erfasster Vermögenswert	24	1
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	5.354	4.823

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Verpflichtungsumfang per 01.01.	3.998	3.276	6.571	7.201	66	61
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	143	110	75	70	4	3
Arbeitnehmerbeiträge	2	2	43	45	0	0
Zinsaufwand	67	78	129	126	1	1
Zahlungen	-83	-81	-184	-232	-4	-4
davon Rentenzahlungen	-83	-80	-184	-203	-4	-4
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	-1	-	-29	-	-
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	0	9	22	-2	0	0
Transfers	2	3	0	-636	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste erfahrungsbedingte Neubewertungen	542	601	993	50	10	6
aus der Veränderung demografischer Annahmen	15	-14	116	262	0	0
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	2	28	-75	3	0	0
Währungskurseffekte	525	587	952	-215	10	6
Verpflichtungsumfang per 31.12.	-	-	348	-51	4	-1
Verpflichtungsumfang per 31.12.	4.671	3.998	7.997	6.571	81	66

[in Mo. €]	Insgesamt	
	2019	2018
Verpflichtungsumfang per 01.01.	10.635	10.538
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	222	183
Arbeitnehmerbeiträge	45	47
Zinsaufwand	197	205
Zahlungen	-271	-317
davon Rentenzahlungen	-271	-287
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-30
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	22	7
Transfers	2	-633
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste erfahrungsbedingte Neubewertungen	1.545	657
aus der Veränderung demografischer Annahmen	131	248
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	-73	31
Währungskurseffekte	1.487	378
Verpflichtungsumfang per 31.12.	352	-52
Verpflichtungsumfang per 31.12.	12.749	10.635

Die im Vorjahr unter den Transfers ausgewiesenen Beträge der obenstehenden und der nachfolgenden Tabellen betreffen überwiegend Abgänge infolge der Beendigung des Arriva-Trains-Wales-Franchises.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt
	2019	2018	2019	2018	2019

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt
	2019	2018	2019	2018	2019
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	225	200	4.505	5.060	36
Arbeitgeberbeiträge	27	22	521	103	2
Arbeitnehmerbeiträge	1	2	43	44	0
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	4	5	105	107	1
Zahlungen	-6	-5	-172	-218	-4
davon Rentenzahlungen	-6	-5	-172	-189	-4
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-	-	-29	-
Transfers	-	0	-	-387	-
Neubewertung	22	1	469	-162	2
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	-9	-10	0
Währungskurseffekte	-	-	260	-32	2
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	273	225	5.722	4.505	39

[in Mo. €]	Übrige Welt		Insgesamt	
	2018	2019	2018	2019
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	38	4.766	5.298	
Arbeitgeberbeiträge	1	550	126	
Arbeitnehmerbeiträge	0	44	46	
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	1	110	113	
Zahlungen	-4	-182	-227	
davon Rentenzahlungen	-4	-182	-198	
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-	-29	
Transfers	-	-	-387	
Neubewertung	1	493	-160	
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	0	-9	-10	
Währungskurseffekte	-1	262	-33	
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	36	6.034	4.766	

Die Arbeitgeberbeiträge enthalten im Jahr 2019 einmalige Dotationen im Umfang von 391 Mio. € in das Planvermögen bestimmter Versorgungspläne von DB Arriva in Großbritannien.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt
	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019
Aktien und sonstige Wertpapiere	9	7	3.370	3.047	14
davon mit Marktpreisnotierung	9	7	3.370	3.047	14
Zinstragende Wertpapiere	159	138	1.310	802	22
davon mit Marktpreisnotierung	159	138	1.310	802	22
Rückdeckungsversicherungen	76	79	179	73	-
davon mit Marktpreisnotierung	76	79	117	16	-
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	62	57	-
Private Equity	-	-	313	329	-
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	313	329	-
Anlagen in Infrastruktur	-	-	162	152	-
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	162	116	-
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	-	36	-
Barmittel und andere Vermögenswerte	29	1	388	102	3
davon mit Marktpreisnotierung	29	1	311	66	2
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	77	36	1
	273	225	5.722	4.505	39
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	0	-24	-1	-
	273	225	5.698	4.504	39

[in Mo. €]	Übrige Welt		Insgesamt	
	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019
Aktien und sonstige Wertpapiere	13	3.393	3.067	
davon mit Marktpreisnotierung	13	3.393	3.067	
Zinstragende Wertpapiere	18	1.491	958	
davon mit Marktpreisnotierung	18	1.491	958	
Rückdeckungsversicherungen	-	255	152	
davon mit Marktpreisnotierung	-	193	95	
davon ohne Marktpreisnotierung	-	62	57	
Private Equity	-	313	329	
davon ohne Marktpreisnotierung	-	313	329	

[in Mo. €]	Übrige Welt	Insgesamt	31.12.2018
	31.12.2018	31.12.2019	
Anlagen in Infrastruktur	-	162	152
davon mit Marktpreisnotierung	-	162	116
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	36
Barmittel und andere Vermögenswerte	5	420	108
davon mit Marktpreisnotierung	3	342	70
davon ohne Marktpreisnotierung	2	78	38
	36	6.034	4.766
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	-24	-1
	36	6.010	4.765

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

[in Mo. €]	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt
	2019	2018	2019	2018	2019
Rückstellung per 01.01.	3.773	3.076	1.020	841	30
Pensionsaufwand	207	192	130	98	4
davon Dienstzeitaufwand	144	110	75	71	4
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	63	73	24	19	0
davon Verwaltungskosten	-	-	9	10	0
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	0	9	22	-2	0
Arbeitgeberbeiträge	-27	-22	-520	-102	-2
Zahlungen	-77	-76	-12	-14	0
davon Rentenzahlungen	-77	-75	-12	-14	0
davon Zahlungen für Abgeltungen	0	-1	-	-	-
Transfers	2	3	0	0	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Neubewertung	520	600	247	213	8
erfahrungsbedingte Neubewertungen	15	-14	65	198	0
aus der Veränderung demografischer Annahmen	2	29	-47	15	0
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	524	587	590	-149	10
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-21	-2	-361	149	-2
Währungskurseffekte	-	-	26	-11	2
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	-	23	-5	-
Rückstellung per 31.12.	4.398	3.773	914	1.020	42

[in Mo. €]	Übrige Welt	Insgesamt	2018
	2018	2019	
Rückstellung per 01.01.	23	4.823	3.940
Pensionsaufwand	4	341	294
davon Dienstzeitaufwand	3	223	184
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	1	87	93
davon Verwaltungskosten	0	9	10
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	0	22	7
Arbeitgeberbeiträge	-2	-549	-126
Zahlungen	0	-89	-90
davon Rentenzahlungen	0	-89	-89
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	0	-1
Transfers	-	2	3
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-
Neubewertung	5	775	818
erfahrungsbedingte Neubewertungen	0	80	184
aus der Veränderung demografischer Annahmen	0	-45	44
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	6	1.124	444
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-1	-384	146
Währungskurseffekte	0	28	-11
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	23	-5
Rückstellung per 31.12.	30	5.354	4.823

Die Effekte aus Kostenaufteilung und Franchisevereinbarungen haben sich per 31. Dezember 2019 infolge von Neubewertungen um 277 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2018: 1 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 %]	2019	2018
Rechnungszinsfuß		
Deutschland und übrige Welt (ohne Großbritannien)	1,10	1,70
Großbritannien	1,90	2,80
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung		
Deutschland und übrige Welt (ohne Großbritannien)	3,10	3,10
Großbritannien	3,10	4,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Großbritannien)	2,00	2,00
Großbritannien	2,10	2,30

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 versorgungsplanspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	10.427	8.774
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	15.853	13.030
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5% höheren Gehaltsentwicklung	12.996	10.807
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5% höheren Rentenentwicklung	13.622	11.318
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	13.189	10.964
Gesamtverpflichtung	12.749	10.635
davon aktive Begünstigte	6.905	5.688
davon ausgeschiedene Anwärter	1.934	1.587
davon Pensionäre	3.910	3.360
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	126	117
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	108	104
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	21,2	20,1

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfanges eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

### (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. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

### Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/ oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren. Wesentliche Treiber können die Anwendung innovativer Sanierungsverfahren, Veränderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und auch die Marktpreisentwicklung für die Entsorgung 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 0,73 % (im Vorjahr: 0,74 %).

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste gegebenenfalls von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit im Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

### Sonstige Rückstellungen am 31.12.2019

[in Mio. €]	Personalbezogene Rückstellungen		Erlösschmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste
	2019	2018	2019	2018	2019
Stand per 01.01.	998	1.094	1.298	1.166	396
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	0	0	12
Änderung Konsolidierungskreis	-	0	-	0	--
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	0	-	0	-
Inanspruchnahme	-284	-290	-331	-223	-165
Auflösung	-58	-89	-123	-138	-64
Umgliederung	-2	-5	-	1	1
Zuführung	279	287	512	492	223
Auf- und Abzinsung	7	1	-	-	2
Stand per 31.12.	941	998	1.356	1.298	405

[in Mio. €]	Rückstellungen für drohende Verluste	Stilllegungsverpflichtungen	Umweltschutz		
	2018	2019	2018	2019	2018
Stand per 01.01.	191	326	349	1.010	1.064
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	0	0	0	0
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-	-	-
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-	-	-	-
Inanspruchnahme	-78	-6	-41	-48	-51
Auflösung	-39	0	0	0	0
Umgliederung	0	-	-	2	-
Zuführung	324	31	1	0	0
Auf- und Abzinsung	0	17	17	7	-3
Stand per 31.12.	396	368	326	971	1.010

[in Mio. €]	Übrige Rückstellungen		Insgesamt		
	2019	2018	2019	2018	
Stand per 01.01.	1.040	1.253	5.068	5.117	
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	-2	16	-4	
Änderung Konsolidierungskreis	-	0	-	0	
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	0	
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	0	-	0	
Inanspruchnahme	-206	-240	-1.040	-923	
Auflösung	-129	-256	-374	-522	
Umgliederung	-14	-2	-13	-6	
Zuführung	352	285	1.397	1.389	
Auf- und Abzinsung	11	2	44	17	
Stand per 31.12.	1.057	1.040	5.098	5.068	

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					
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre
Per 31.12.2019						
Personalbezogene Rückstellungen	363	156	104	66	52	200
Erlösschmälerungen	1.356	-	-	-	-	-
Rückstellungen für drohende Verluste	296	30	23	19	16	21
Stilllegungsverpflichtungen	29	23	19	19	19	259
Umweltschutz	57	55	56	55	55	693
Übrige Rückstellungen	751	37	28	25	25	191
Insgesamt	2.852	301	230	184	167	1.364
Per 31.12.2018						
Personalbezogene Rückstellungen	402	162	112	69	52	201
Erlösschmälerungen	1.298	-	-	-	-	-
Rückstellungen für drohende Verluste	260	37	29	26	21	23
Stilllegungsverpflichtungen	24	22	18	18	18	226
Umweltschutz	57	52	54	54	54	739
Übrige Rückstellungen	781	62	27	21	23	126
Insgesamt	2.822	335	240	188	168	1.315

[in Mio. €]	Restlaufzeit	
	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
Per 31.12.2019		
Personalbezogene Rückstellungen	578	941
Erlösschmälerungen	-	1.356
Rückstellungen für drohende Verluste	109	405
Stilllegungsverpflichtungen	339	368
Umweltschutz	914	971
Übrige Rückstellungen	306	1.057
Insgesamt	2.246	5.098
Per 31.12.2018		
Personalbezogene Rückstellungen	596	998
Erlösschmälerungen	-	1.298
Rückstellungen für drohende Verluste	136	396
Stilllegungsverpflichtungen	302	326
Umweltschutz	953	1.010
Übrige Rückstellungen	259	1.040
Insgesamt	2.246	5.068

### Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn ein Mitarbeiter im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und - sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind - als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmer ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitern unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81 % der Referenz- beziehungsweise Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90 % aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100 % der Referenz- beziehungsweise Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Personalvertragliche Verpflichtungen	485	525
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	207	228
Jubiläumrückstellungen	121	116
Sonstige	128	129
Insgesamt	941	998

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten unter anderem personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine GEigenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthalten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen.

Mit einer Dotierungshöhe von rund 396 Mio. € per 31. Dezember 2019 machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil an den personalbezogenen Rückstellungen im DB-Konzern aus (per 31. Dezember 2018: 402 Mio. €). Hierin spiegeln sich die personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung wider.

Im Segment DB Schenker bestanden per 31. Dezember 2019 personalbezogene Restrukturierungsrückstellungen von 53 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 83 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 79 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 88 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitern mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

### Erlösschmälerungen

Unter den Erlösschmälerungen sind unter anderem Kürzungen im Zusammenhang mit Bestellerentgelten ausgewiesen.

### Rückstellungen für drohende Verluste

Die Rückstellungen für drohende Verluste betreffen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere Arriva Rail North und DB Regio.

### Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk.

### Umweltschutzrückstellungen

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 962 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1.003 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. 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. Die Stufe 1 »Historische Erkundung« ist bereits abgeschlossen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle von der Bahn betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

### Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Immobilienrisiken, Schadenersatz, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Haftpflichtrenten, Versicherungen und Projektrisiken, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen und sonstige 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 enthalten folgende Posten:

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	414	569
Erlösabgrenzungen	784	775
Sonstige	280	304
Insgesamt	1.478	1.648
Langfristiger Anteil	455	627
Kurzfristiger Anteil	1.023	1.021

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt hat:

[in Mio. €]	2019	2018
Stand per 01.01.	355	499
Auflösung	-144	-144
Stand per 31.12.	211	355

Ein Teil der Auflösung im Berichtsjahr resultiert mit 59 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €) aus der jährlichen Auflösung passiver Abgrenzungen. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert in den Jahren 1999, 2004 und 2011.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

### Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2019 748 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 856 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail Franchises in Großbritannien sowie aus Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft verfügbarsbeschränkt.

Darüber hinaus enthält der Finanzmittelbestand kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2019: 211 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 216 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren. Diese Forderungen werden bei positiver Marktentwicklung, spätestens jedoch bei Fälligkeit der Finanztermingeschäfte, zurückgeführt.

### Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

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 blieb gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Dabei haben sich neben einem verminderten Jahresergebnis und gestiegenen Abschreibungen auf Sachanlagen (im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 16) insbesondere der Rückgang der sonstigen Verbindlichkeiten und Einzahlungen in das Planvermögen ausgewirkt.

Die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge haben sich erhöht (+364 Mio. €) und enthalten insbesondere leicht erhöhte Aufwendungen aus der Zuführung sowie deutlich verminderte 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 angestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich insbesondere aus gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen (+5,0 %). Gegenläufig stieg der Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (+2,8 %). Die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr 23 Mio. €; im Vorjahr 3 Mio. €) haben sich gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht und resultierten aus dem Mittelabfluss im Zusammenhang mit der zweiten Kaufpreisrate für den Erwerb von VT-Arriva.

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 deutlich gestiegene Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich insbesondere aus den Einzahlungen aus der Begebung von Hybridanleihen sowie einem Einzahlungssaldo aus der Aufnahme von Finanzmitteln im Wesentlichen aus der Aufnahme von Commercial Paper. Gegenläufig wirkten der deutliche Anstieg der Tilgungszahlungen für Leasingverträge (vor allem aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16), die um 200 Mio. € höhere Gewinnausschüttung an den Bund sowie der verminderte Einzahlungssaldo aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen.

#### Angaben zu den Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten nach IAS 7:

[in Mio. €]	Per 31.12.2018	Erstanwendung IFRS 16	nicht zahlungswirksame Veränderungen	
			Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung (+) / Auszahlung (-))	Erwerb (+) / Veräußerung (-) von Unternehmen Währungseffekte
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-174	-	-164	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierung				
Zinslose Darlehen	851	-	-178	-
Senioranleihen	20.712	-	82	158
Commercial Paper	-	-	890	-
Bankschulden	646	-	-19	-1
EUROFMA-Darlehen	200	-	-	-
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	562	4.269	-958	-25
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	45	-	32	-
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	228	-	-16	0
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	23.244	4.269	-167	132
Insgesamt	23.070	4.269	-331	132

[in Mio. €]	nicht zahlungswirksame Veränderungen		
	Zugang (+) / Abgang (-) Leasingverbindlichkeiten und Finanzforderungen	Aufzinsung <sup>1)</sup>	Per 31.12.2019
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-55	-	-393
Verbindlichkeiten aus Finanzierung			
Zinslose Darlehen	-	34	707
Senioranleihen	-	14	20.966
Commercial Paper	-	-	890
Bankschulden	-	-	626
EUROFMA-Darlehen	-	-	200
Leasingverbindlichkeiten <sup>1)</sup>	1.154	13	5.015
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	-	77
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	-	212
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	1.154	61	28.693
Insgesamt	1.099	61	28.300

<sup>1)</sup> Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betragen 199 Mo. €. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

nicht zahlungswirksame Veränderungen

[in Mio. €]	Per 01.01.2018	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung (+) / Auszahlung (-) Veränderung	nicht zahlungswirksame Veränderungen		
		Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung (+) / Auszahlung (-) Veränderung	Erwerb (+) / Veräußerung (-) von Unternehmen Erwerb (+) / Veräußerung (-) von Unternehmen	Währungseffekte	Zugang (+) / Abgang (-) Leasingverbindlichkeiten und Finanzforderungen Zugang (+) / Abgang (-) Leasingverbindlichkeiten und Finanzforderungen
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-131	-43	-	0	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierung					
Zinslose Darlehen	1.014	-204	-	-	-
Senioranleihen	19.616	1.027	-	56	-
Commercial Paper	0	-	-	-	-
Bankschulden	531	115	-	0	-
EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	501	-42	55	-	21
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	52	-7	-	-	-
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	162	66	-	0	-
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	22.076	955	55	56	21
Insgesamt	21.945	912	55	56	21

[in Mio. €]	nicht zahlungswirksame Veränderungen	
	Aufzinsung	Per 31.12.2018
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	-	-174
Verbindlichkeiten aus Finanzierung		
Zinslose Darlehen	41	851
Senioranleihen	13	20.712
Commercial Paper	-	-
Bankschulden	-	646
EUROFIMA-Darlehen	-	200
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	27	562
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	45
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	228
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	81	23.244
Insgesamt	81	23.070

### Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wurde nach IFRS 8 (»Geschäftssegmente«) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der 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 -ergebnisrechnungen, 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, Großbritannien, 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 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« [Seite 20]).

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 Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeiter gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und Dual-Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzernabschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

#### **Erläuterungen zu den Informationen nach Regionen**

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

#### **Informationen über wichtige Kunden**

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

#### **Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente**

##### **Management der Finanz- und Energiepreissrisiken**

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreissrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk), Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Senioranleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

##### **Zinsänderungsrisiken**

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gemäß IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und

werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

- In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

[in Mio. €]	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
	2019 +100 BP <sup>1)</sup>	-100 BP <sup>1)</sup>	2018 +100 BP <sup>1)</sup>	-100 BP <sup>1)</sup>
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+17	-19	+28	-31
davon Jahresergebnis	+2	-2	+7	-7
davon direkt im Eigenkapital	+15	-17	+21	-24

<sup>1)</sup> 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 Währungs sensitivitätsanalyse gemäß IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 %-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominated sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

[in Mio. €]	Aufwertung der Fremdwährungskurse um			
	2019 +10 %	-10 %	2018 +10 %	-10 %
USD	+6	-6	+4	-4
CNY	+11	-13	+4	-5
ILS	+1	-1	+1	-1
QAR	+1	-1	+1	-1
SAR	-1	+1	+1	-1
AUD	-1	+1	0	0
SGD	-3	+3	-2	+2
RON	+4	-5	0	0
TRY	0	0	-1	+2

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

### Energiepreissrisiken

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreissrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreissrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe eingesetzt.

Dieselpreissrisiken 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 Ergebnisrechnung gebucht.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

2019	2018
Veränderung der Marktpreise um	

[in Mio. €]	2019	-10	+10018	-10
	%	Veränderung %	%	%
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+59	-59	+71	-71
davon direkt im Eigenkapital	+10	-10	+10	-10
[in Mio. €]	+59	-59	+71	-71
Diesel	+41	-41	+42	-42
Kohle	+18	-18	+29	-29

#### 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:

[in Mio. €]	Finanzielle Vermögenswerte / Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden			
	31.12.2019	31.12.2018	Finanzinstrumente		erhaltene / geleistete Barsicherheiten	
			31.12.2019	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2018
Derivative Finanzinstrumente - Vermögenswerte	315	263	-139	-149	-176	-114
Derivative Finanzinstrumente -Schulden	366	391	-139	-149	-211	-216

[in Mio. €]	Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden	
	31.12.2019	31.12.2018
Derivative Finanzinstrumente -Vermögenswerte	0	0
Derivative Finanzinstrumente -Schulden	16	26

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen, gestiegen. Die Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten haben sich nur leicht erhöht. Die geleisteten Barsicherheiten überwiegen weiterhin. Das maximale Einzelrisiko (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 79 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 54 Mio. €) und bestand gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

#### Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) [Seite 65]).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

#### Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen zum 31.12.2019

[in Mio. €]	2020		2021		2022-2024	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten						
- Zinslose Darlehen	-	163	-	157	-	-
- Senioranleihen	386	2.177	347	1.803	786	
- Commercial Paper	4	890	-	-	-	
- Bankschulden	0	221	0	3	-	
- EUROFIMA-Darlehen	8	-	8	200	-	
- Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	84	984	70	885	147	
- Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	1	13	1	12	1	
- Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	204	-	1	-	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5.789	-	184	-	
Sonstige und Übrige Verbindlichkeiten	-	3.432	-	2	-	
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (net/gross settled)						
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	50	525	36	268	87	
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	5	-	-	-	-	
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	951	-	-	-	

	2020		2021		2022-2024
[in Mio. €]	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.316	-	8	-
- Energiepreisderivate	26	-	17	-	13
Derivative finanzielle Vermögenswerte (gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	79	665	58	38	161
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	198	-	0	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.093	-	40	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-
Freiwillige Angaben im Zusammenhang mit Derivaten					
Derivative finanzielle Vermögenswerte (net settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	0	-	0	-
- Energiepreisderivate	-17	-	-7	-	-13
Finanzielle Zuflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten (gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-129	-1.293	-111	-278	-306
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-1.136	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-2.411	-	-49	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-
Finanzgarantien	-	15	-	-	-
	2022-2024	2025-2029		2030 FF.	
[in Mio. €]	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
- Zinslose Darlehen	467	-	-	-	-
- Senioranleihen	5.038	684	7.472	346	4.563
- Commercial Paper	-	-	-	-	-
- Bankschulden	401	-	1	-	-
- EUROFIMA-Darlehen	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	1.629	142	981	178	536
- Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	39	0	13	-	-
- Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	6	-	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	49	-	14	-	-
Sonstige und Übrige Verbindlichkeiten	10	-	79	-	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (net/gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	174	81	992	16	577
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	4	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	1	-	-	-
Derivative finanzielle Vermögenswerte (gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	1.145	114	1.875	32	679
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-

[in Mio. €]	2022-	2025-2029	2030 FF.		
	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	22	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-
Freiwillige Angaben im Zusammenhang mit Derivaten					
Derivative finanzielle Vermögenswerte (net settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	-1	-	-	-
Finanzielle Zuflüsse aus derivativen					
Finanzinstrumenten (gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-1.392	-243	-2.861	-69	-1.237
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-28	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-
Finanzgarantien	-	-	-	-	-

#### Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen zum 31.12.2018

[in Mio. €]	2019		2020		2021-2023	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten						
- Zinslose Darlehen	-	178	-	163	-	-
- Senioranleihen	438	1.900	359	1.940	821	
- Commercial Paper	-	-	-	-	-	-
- Bankschulden	0	240	0	4	-	-
- EUROFIMA-Darlehen	8	-	8	-	8	
-Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	19	44	18	43	42	
- Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	1	6	1	6	7	
- Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	3	196	-	24	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	5.157	-	59	-	-
Sonstige und Übrige Verbindlichkeiten	-	3.399	-	13	-	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (net/gross settled)						
- Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	59	30	58	439	124	
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	5	-	5	-	4	
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	463	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.131	-	2	-	-
- Energiepreisderivate	20	-	12	-	12	
Derivative finanzielle Vermögenswerte (gross settled)						
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	65	301	58	649	108	
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	339	-	0	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	726	-	38	-	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-
Freiwillige Angaben im Zusammenhang mit Derivaten						
Derivative finanzielle Vermögenswerte (net settled)						

	2019		2020		2021-2023
[in Mio. €]	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	0	-	0	-
- Energiepreisderivate	-15	-	-13	-	-22
Finanzielle Zuflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten (gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-116	-372	-112	-1.155	-272
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-800	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-1.856	-	-42	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-
Finanzgarantien	-	17	-	-	-
	2021- 2023	2024-2028		2029 FF.	
[in Mio. €]	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung	Zins fix/variabel	Tilgung
Originäre finanzielle Verbindlichkeiten					
- Zinslose Darlehen	469	-	155	-	-
- Senioranleihen	5.441	713	6.669	396	3.666
- Commercial Paper	-	-	-	-	-
- Bankschulden	401	-	1	-	-
- EUROFIMA-Darlehen	200	-	-	-	-
-Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	136	47	140	111	199
- Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	20	1	13	-	-
- Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	7	-	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	80	-	20	-	-
Sonstige und Übrige Verbindlichkeiten	22	-	39	-	-
Derivative finanzielle Verbindlichkeiten (net/gross settled)					
- Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	321	122	1.407	16	448
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	4	-	-	-
Derivative finanzielle Vermögenswerte (gross settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	530	77	1.364	26	506
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	7	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	-	-	-	-
Freiwillige Angaben im Zusammenhang mit Derivaten					
Derivative finanzielle Vermögenswerte (net settled)					
-Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
-Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-
- Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-
- Energiepreisderivate	-	-6	-	-	-
Finanzielle Zuflüsse aus derivativen Finanzinstrumenten (gross settled)					



**Sonstige Angaben****(34) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen**

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2019 von 43 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 46 Mio. €). Sie 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:

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Sonstige Eventualschulden	105	99
Insgesamt	105	99

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 2019 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 17 Mio. €). Weiterhin dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 13 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 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**

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt per 31. Dezember 2019 17.421 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 21.964 Mio. €; dieser Betrag enthält neben dem Bestellobligo die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus laufenden und zukünftigen Operating-Lease-Verträgen).

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen	16.951	15.931
immateriellen Vermögenswerten	37	31
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	433	417
Insgesamt	17.421	16.379
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	605	880
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	2.215	-

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen. Wesentliche gegenläufige Effekte resultierten aus erfolgten Anschaffungen/Lieferungen neuer Fahrzeuge. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit höchster Bonität, gegenüberstehen. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Stichtag 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 433 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 417 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, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, § 4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das EBA.

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 10 FF. 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 9.600 Mio. € (im Vorjahr: 9.516 Mio. €) erzielt, davon 3.492 Mio. € (im Vorjahr: 3.434 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

**Verkehrsverträge**

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (zum Beispiel Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich im Berichtsjahr auf 5.629 Mio. € (im Vorjahr: 5.474 Mio. €) (Anhangziffer (1) [Seite 24]). Dieser Betrag enthält 1.615 Mio. € (im Vorjahr: 1.438 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 956 Mio. € im Berichtsjahr (im Vorjahr: 998 Mio. €) (Anhangziffer (1) [Seite 24]).

Rund 84 % der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2023, rund 45 % bis mindestens 2028 und rund 29 % bis mindestens 2031. 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 DB AG,
- die der Kontrolle des Bundes unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (Bundesunternehmen),
- verbundene nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19) [Seite 52], (28) [Seite 65] und (29) [Seite 72].

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den Anhangziffern (3) [Seite 27], (5) [Seite 29], (9) [Seite 38], (13) [Seite 41], (31) [Seite 73], (35) [Seite 101] und (37) [Seite 103] ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

**Beziehungen zum Bund**

[in Mio. €]	31.12.2019	31.12.2018
<b>DB-Konzern Leistungsempfänger</b>		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.209	1.333
Miete und Leasing	1	1
Sonstige Leistungen	0	0
Investitionszuschüsse <sup>1)</sup>	6.261	6.314
Sonstige Ertragszuschüsse	366	229
	7.837	7.877
<b>DB-Konzern Leistungserbringer</b>		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	427	382
Miete und Leasing	13	14
Sonstige Leistungen	61	107
Rückführung Darlehen	178	204
Rückführung Investitionszuschüsse	53	29
Rückführung aus Kartellverfahren	-	0
	732	736
<b>Sonstige Angaben</b>		
Unbesicherte Forderungen <sup>2)</sup>	475	384
Ungesicherte Verbindlichkeiten <sup>2)</sup>	945	1.155
Bestand der erhaltenen Bürgschaften <sup>2)</sup>	1.174	1.139

<sup>1)</sup> einschließlich 346 Mio. € (im Vorjahr: 406 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.

<sup>2)</sup> Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

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 243 € monatlich. Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzern im Rahmen des Berufsvorbereitungsprogramms »Chance plus« rund 250 Jugendliche an eine Ausbildung herangeführt.

Die DB AG und die EIU haben für die erste Periode 2009 bis 2013 mit dem Bund, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr (BMVBS), eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) I vereinbart, die das Finanzierungsregime für das Bestandsnetz grundlegend reformiert. Während bis zum Inkrafttreten der LuFV I auf der Grundlage von Rahmen-, Einzel- und Sammelvereinbarungen eine einzelmaßnahmenbezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen stattfand, wird der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV I qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV I wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung

der Infrastruktur verbessert. Die Vereinbarung ist zum 1. Januar 2009 in Kraft getreten. Durch einen »Zweiten Nachtrag zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung« vom 6. September 2013 wurde die Laufzeit der LuFV von Ende 2013 bis Ende 2015 verlängert. Die LuFV I wurde zum 1. Januar 2015 durch die Nachfolvereinbarung LuFV II abgelöst.

Die LuFV II, die am 12. Januar 2015 unterzeichnet wurde und seit dem 1. Januar 2015 galt, ist ein Zielorientiertes Instrument zur Finanzierung und Steuerung von Investitionen. Kernziel sind der Erhalt und die weitere Verbesserung der Qualität sowie Verfügbarkeit der bestehenden Infrastruktur (Bestandsnetz) und die Sicherstellung der Bestandsnetzfinanzierung für die Jahre 2015 bis 2019.

Im Rahmen der LuFV II wurde die vertraglich festgelegte Mittelausstattung deutlich erhöht: Der Infrastrukturbeitrag des Bundes wurde auf durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr erhöht. Die geplanten Dividendenausschüttungen der DB AG werden als Zuwendungen des Bundes vollständig in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert. Der Anteil für die Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs wurde auf 1,1 Mrd. € für die Gesamtlaufzeit der LuFV II erhöht. Der von den EIU zu erbringende Instandhaltungsbeitrag hat sich für die Vertragslaufzeit der LuFV II auf mindestens 8,0 Mrd. € erhöht.

Die von den EIU jährlich zu erbringenden investiven Eigenmittel betragen hingegen nunmehr 100 Mio. € pro Kalenderjahr (LuFV I: 500 Mio. € pro Kalenderjahr).

Die Qualitätskennzahlen aus der LuFV I sind grundsätzlich beibehalten worden, wobei die Zielwerte angehoben wurden. Ferner ist eine neue »Zustandskategorie voll- und teilerneuete Brücken« in der LuFV II vereinbart. Sofern in der Laufzeit der LuFV II nicht mindestens 875 Eisenbahnbrücken voll- oder teilerneuert werden und/ oder sich die durchschnittliche Zustandskategorie dieser Brücken nicht mindestens um eine Zustandskategorie verbessert, kann der Bund einmalig eine Rückforderung von 15 Mio. € geltend machen.

Zusätzlich zu den bisherigen Rückforderungsgründen kann der Bund bei einer Brückensperrung, die auf einen von den EIU zu vertretenden Mangel zurückzuführen ist, 1,0 Mio. € pro Brücke verlangen. Ferner besteht unter bestimmten Voraussetzungen eine Rückforderungsmöglichkeit bei Datenfehlern. Schließlich kann der Bund bei einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung des Grundsatzes der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung zu seinem Nachteil einen anteiligen Rückforderungsanspruch geltend machen.

In der LuFV II sind zudem die gesetzlichen Erhebungs- und Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofes konkretisiert worden.

Die auf Basis der LuFV II geführten Verhandlungen zur LuFV III wurden im Berichtsjahr abgeschlossen. Die endverhandelte LuFV III sieht insgesamt ein Volumen von 86,2 Mrd. € vor und ist zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten.

Mit der LuFV III wird die Laufzeit der Vereinbarung erstmals auf zehn Jahre (2020 bis 2029) ausgeweitet. Der Infrastrukturbeitrag des Bundes erhöht sich durchschnittlich auf 5,142 Mrd. € pro Kalenderjahr (LuFV II: 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Weiterhin ist eine Erhöhung der von den EIU zu erbringenden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich rd. 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vorgesehen. Der Eigenbeitrag der EIU erhöht sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.

Weiterhin wurde das Brückenprogramm durch die Vereinbarung eines Ziels von 2.000 Brücken im Zeitraum 2020 bis 2029 verstetigt.

Des Weiteren werden Bedarfe, die über den technischen Bedarf hinausgehen, dotiert, zum Beispiel zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Wetterschutz sowie zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sieht die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wird 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 wird in der LuFV III zudem eine »Nachverhandlungsklausel« Anwendung finden, 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 zwischen verfügbaren Mitteln und damit erzielbarer Qualität zur Vereinbarung der Qualitätsziele spätestens am 31. Dezember 2022 hergestellt und anschließend umgesetzt werden, um den bisher angewandten 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 Ursache-Wirkungs-Zusammenhang geben, ist der Bund berechtigt, die LuFV III zum Ende des Kalenderjahres 2024 zu kündigen.

Die von EIU und Bund unterzeichnete Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) trat am 1. Januar 2018 in Kraft und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind unter anderem eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung verbindlicher und pönalisierter Inbetriebnahmetermine.

Der Bund übernimmt seither 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 der Vorhaben 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.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des im Jahr 2016 beschlossenen Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben auf dem Gebiet der transeuropäischen Netze (TEN) und für prioritäre Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB Netz AG Fördermittel der Europäischen Union.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen unter anderem Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Bauasträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Zinslose Darlehen nach dem BSWAG von 178 Mio. € (im Vorjahr: 204 Mio. €) zahlte die DB AG an den Bund zurück. Die Zahlungen fielen im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund an.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestanden außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten von 238 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 304 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 2019 unverändert auf 200 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2019 zehn neue Finanzierungsverträge - teilweise noch im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) - abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 1.277 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2030 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Aus § 21 Abs. 5 NR. 2 und Abs. 6 DBGrG ergeben sich Ansprüche der DB AG gegenüber dem Bund. § 21 Abs. 5 NR. 2 DBGrG regelt, dass der Bund die Kosten trägt, die der DB AG bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse unkündbar sind. § 21 Abs. 6 DBGrG besagt, dass Abs. 5 NR. 2 entsprechend für zugewiesene Beamte gilt. Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des DBGrG bildet eine Vereinbarung gemäß § 21 Abs. 8 DBGrG zu § 21 Abs. 5 NR. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10./17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das BMVI und das BMF haben am 24. Juni/28. Juli 2015 dieser Vereinbarung zugestimmt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein Mitarbeiter im Bestand der DB JobService GmbH (Beamter oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendersatzes von 10 % der Personalkosten findet erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV statt.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2019 der DB JobService GmbH werden Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus § 21 Abs. 5 u. 6 DBGrG in Höhe von in Summe 48,6 Mio. € (inklusive 10 % Aufwendersatz) ausgewiesen. Durch das BEV erfolgt die Prüfung der Erstattungen nach § 21 Abs. 5 NR. 2 und Abs. 6 DBGrG anhand von Einzeldokumentationen. Für die Fälle, die nach Inkrafttreten des DemografieTV ab Januar 2014 in die DB JobService GmbH gewechselt sind (sogenannte Neufälle), müssen umfangreiche Nachweise auf Basis von Originalbelegen durch die Gesellschaften erbracht werden.

#### 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 132 Mio. € (im Vorjahr: 116 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 87 Mio. € (im Vorjahr: 85 Mio. €) entfällt 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) [Seite 65]).

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 365 Mio. € (im Vorjahr: 386 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2019 wurden Bürgschaften von insgesamt 5 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 6 Mio. €) gewährt; davon entfielen 6 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 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€]	2019	2018
DB-Konzern Leistungserbringer		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	1	6.603
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	-	435
DB-Konzern Leistungsempfänger		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	648	3.976
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	-	889

Der deutliche Rückgang der Leistungsbeziehungen resultierte aus dem Ausscheiden eines Aufsichtsratsmitglieds im Vorjahr. Der Ausweis im Berichtsjahr betrifft die Bezüge der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat.

#### Vergütung des Vorstands

[in T€]	2019	2018
Kurzfristige fällige Leistungen	5.976	6.498
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.332	1.222
Andere langfristig fällige Leistungen	643	1.049
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.466	-
Anteilsbasierte Vergütungen	-	-
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	9.417	8.769
fixer Anteil	4.883	4.665
variabler Anteil	3.068	4.104
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.466	-
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder <sup>1)</sup>	22.199	17.885
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	7.441	6.498
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	10.103	10.406
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen <sup>1)</sup>	176.771	171.091

<sup>1)</sup> 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€]	2019	2018
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	706	865
davon kurzfristige Bezüge	706	865
davon fester Anteil	508	514
davon erfolgsorientierter Anteil	-	154
davon Sitzungsgeld	54	46
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	64	61
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeld)	80	90

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat beträgt im Berichtsjahr 10.123 T€ (im Vorjahr: 9.634 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

Im Januar und Februar 2020 wurden von der DB Finance folgende Senioranleihen begeben:

Emissionsvolumen	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
500 Mio. €	15,5	0,750	Institutionelle Investoren vor allem in Deutschland, Frankreich und Großbritannien
300 Mio. €	4,0	0,000	Institutionelle Investoren im Wesentlichen in Deutschland, den Benelux-Ländern und Großbritannien

#### Änderungen im Vorstand

Frau Dr. Sigrid Nikutta übernahm am 1. Januar 2020 das neu geschaffene Vorstandsressort Güterverkehr und übernahm gleichzeitig auch den Vorstandsvorsitz bei der DB Cargo AG.

Herr Dr. Levin Holle hat zum 1. Februar 2020 das Ressort Finanzen und Logistik übernommen.

#### Arriva Rail North

Am 29. Januar 2020 gab der Staatssekretär des Verkehrsministeriums der britischen Regierung die Entscheidung bekannt, dass der Geschäftsbetrieb des Northern Rail-Franchise von Arriva Rail North Limited (Arriva Rail North), Sunderland/Großbritannien, auf eine staatliche Gesellschaft zu übertragen ist. DB Arriva war beim Arriva-Rail-North-Franchise in den vergangenen Jahren mit großen Herausforderungen konfrontiert, die größtenteils außerhalb der direkten Kontrolle von DB Arriva lagen, zum Beispiel Verspätungen, Zugausfälle und Arbeitskämpfe. Wäre Arriva Rail North im Jahresabschluss 2019 nicht konsolidiert worden, hätten sich die einzelnen Posten des Betriebsergebnisses um folgende Beträge verringert:

In Mio. €	2019
Umsatzerlöse	824
Sonstige betriebliche Erträge (einschließlich Inanspruchnahme der Drohverlustrückstellung)	117
Materialaufwand	323
Personalaufwand	388
Abschreibungen	93
Sonstige betriebliche Aufwendungen (einschließlich Zuführung zur Drohverlustrückstellung)	284

Die übertragenen betrieblichen Vermögenswerte umfassen hauptsächlich Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (Buchwert per 31. Dezember 2019: 499 Mio. €) und entsprechende Leasingverbindlichkeiten (Buchwert per 31. Dezember 2019: 502 Mio. €).

### (40) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.Höhe

Autokraft GmbH, Kiel

Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin

BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein

BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld

BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf

DB Barnsdale AG, Berlin

DB broadband GmbH, Frankfurt am Main

DB Cargo BTT GmbH, Mainz

DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach

DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz

DB Competition Claims GmbH, Berlin

DB Dialog GmbH, Berlin

DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin

DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main  
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main  
DB Intermodal Services GmbH, Mainz  
DB JobService GmbH, Berlin  
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin  
DB 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  
DB SEV GmbH, Berlin  
DB Sicherheit GmbH, Berlin  
DB System 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 Emdener Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden  
EVAG Emdener 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  
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main  
Mobimeo GmbH, Berlin  
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe  
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster  
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg  
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz  
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  
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz  
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 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  
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main

Verkehrsgesellschaft Start EMSCHER-MÜNSTERLAND mbH, Frankfurt am Main  
 Verkehrsgesellschaft Start NIEDERSACHSEN mbH, Frankfurt am Main  
 Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main  
 Verkehrsgesellschaft Start OSTSACHSEN mbH, Berlin  
 Verkehrsgesellschaft Start UNTERELBE mbH, Cuxhaven  
 WB Westfalen Bus GmbH, Münster Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen

**(41) Anteilsbesitzliste**

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

**Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG (gemäß § 313 Abs. 2 HGB)**

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	Beteiligungen		über lfd.
				unmittelbar %	durchgerechnet %	
Nr.	Name, Sitz					
DB Fernverkehr						
Vollkonsolidiert						
1	AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.Höhe	EUR	2.833	100,00	100,00	3
2	DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	10.409	100,00	100,00	3
3	DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.388.619	100,00	100,00	-
4	DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	-4.403	100,00	100,00	3
At Equity						
5	Alleo GmbH i.L., Saarbrücken <sup>2), 3)</sup>	EUR	447	50,00	50,00	3
6	Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2), 4)</sup>	EUR	116	20,00	20,00	3
7	Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main <sup>2), 3)</sup>	EUR	191	50,00	50,00	3
DB Regio						
Vollkonsolidiert						
8	Autokraft GmbH, Kiel	EUR	19.080	100,00	100,00	15
9	Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	8.132	100,00	100,00	3
10	BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	9.775	100,00	100,00	15
11	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	3.581	51,17	51,17	15
12	Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.990	51,17	51,17	15
13	BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.194	100,00	100,00	15
14	BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	8.471	100,00	100,00	15
15	DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.192.644	100,00	100,00	-
16	DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.402	100,00	100,00	15
17	DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	62.870	100,00	100,00	15
18	DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.975	100,00	100,00	15
19	DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	6.278	100,00	100,00	15
20	DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	3.914	100,00	74,90	39
21	DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00	100,00	15
22	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.856	100,00	100,00	15
23	DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.122	1,00	100,00	9
				97,00		15
				1,00		41
				1,00		42
24	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	65.042	100,00	100,00	15
25	Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.401	100,00	100,00	33
26	Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.568	100,00	100,00	34
27	Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.492	100,00	100,00	53
28	KOB GmbH, Oberthulba	EUR	2.305	70,00	70,00	30
29	NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	868	100,00	100,00	13
30	Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	24.748	100,00	100,00	15
31	ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.165	100,00	100,00	15
32	RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.180	100,00	100,00	15
33	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	26.064	100,00	100,00	15
34	Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Hamburg	EUR	10.284	100,00	100,00	15
35	Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.571	70,00	70,00	36
36	Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	21.507	100,00	100,00	15
37	Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.203	100,00	100,00	15
38	rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	149	65,00	48,69	39
39	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	13.618	74,90	74,90	15
40	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	18.880	100,00	100,00	15
41	S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.006	100,00	100,00	15
42	S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	75.824	100,00	100,00	15

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Beteiligungen			
			Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
43	S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00	100,00	42
44	SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	16.016	100,00	100,00	15
45	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	EUR	3.358	100,00	100,00	15
46	Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main	EUR	48	100,00	100,00	37
47	Verkehrsgesellschaft Start Emscher-Münsterland mbH, Frankfurt am Main	EUR	17	100,00	100,00	37
48	Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00	100,00	37
49	Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00	100,00	37
50	Verkehrsgesellschaft Start Ostachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00	100,00	37
51	Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Cuxhaven	EUR	2.923	100,00	100,00	37
52	WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	11.822	100,00	100,00	15
53	Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	15.130	100,00	100,00	15
At Equity						
54	"Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH", Ingelheim am Rhein <sup>2),3)</sup>	EUR	122	4,83	28,67	15
				0,67		17
				23,17		31
55	"ZOB" Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen <sup>2), 4)</sup>	EUR	29	25,60	25,60	53
56	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg <sup>2), 5)</sup>	EUR	205	25,32	25,32	24
				6,78		70
57	Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover <sup>2),3)</sup>	EUR	210	42,00	42,00	53
58	Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen <sup>2),3)</sup>	EUR	79	10,00	30,00	15
				20,00		33
59	FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>2), 3)</sup>	EUR	222	47,50	47,50	31
60	Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>2), 3)</sup>	EUR	9.151	28,00	28,00	15
61	Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen <sup>2), 6)</sup>	EUR	4	50,00	50,00	30
62	Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2), 3)</sup>	EUR	1.055	33,33	33,33	53
63	Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i.L., Gemünden (Main) <sup>2), 6)</sup>	EUR	107	25,00	25,00	30
64	Niedersachsentarif GmbH, Hannover <sup>2), 3)</sup>	EUR	72	6,25	12,50	15
				6,25		51
65	NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>2), 5)</sup>	EUR	46	21,80	52,90	8
				28,40		15
				2,70		18
66	OstalbMobil GmbH, Aalen <sup>2), 3)</sup>	EUR	50	10,20	39,30	15
				13,60		25
				15,50		33
67	RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>2), 3)</sup>	EUR	77	33,33	33,33	32
68	Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau <sup>2), 3)</sup>	EUR	225	21,30	42,50	15
				21,20		44
69	Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2), 5)</sup>	EUR	60	16,67	31,67	15
				15,00		31
70	stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>2), 5)</sup>	EUR	25	45,20	45,20	24
71	TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>2), 3)</sup>	EUR	133	16,00	49,00	15
				30,50		40
				2,50		44
72	Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg <sup>2), 4)</sup>	EUR	25	14,29	42,86	15
				14,29		22
				14,29		60
				14,29		45
73	Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>2), 3)</sup>	EUR	198	11,11	11,11	15
74	Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz <sup>2), 3)</sup>	EUR	30	11,00	34,00	15
				2,00		24
				21,00		44
75	Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg <sup>2), 3)</sup>	EUR	30	9,32	18,64	15
				6,79		61
				9,32		30
76	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2), 3)</sup>	EUR	54	14,81	25,93	15
				11,11		30
77	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen <sup>2), 3)</sup>	EUR	440	18,12	18,12	24
78	Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>2), 5)</sup>	EUR	115	11,00	45,00	15
				34,00		44

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	Beteiligungen		
				unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
79	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>2), 3)</sup>	EUR	135	12,68	31,16	15
				18,48		34
80	VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>2), 3)</sup>	EUR	662	1,50	32,50	24
				2,60		33
				28,40		40
81	VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig <sup>2), 3)</sup>	EUR	720	20,00	20,00	8
82	VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig <sup>2), 3)</sup>	EUR	912	20,00	20,00	8
83	VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier <sup>2), 3)</sup>	EUR	29	10,00	38,46	15
				38,00		39
84	WNS Westfälische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern <sup>2), 3)</sup>	EUR	245	45,00	45,00	31
85	WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>2), 3)</sup>	EUR	64	20,00	40,00	15
				20,00		44
Fair Value						
86	Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>2), 3)</sup>	EUR	128	22,00	54,00	15
				32,00		44
87	Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE), Pforzheim <sup>2), 3)</sup>	EUR	52	5,00	25,00	15
				20,00		40
88	Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen <sup>2), 5)</sup>	EUR	78	3,08	70,20	15
				20,00		40
				47,12		44
89	vvg Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>2), 3)</sup>	EUR	212	8,54	51,42	15
				42,88		40
90	VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock <sup>2), 3)</sup>	EUR	27	21,61	21,61	15
DB Cargo						
Vollkonsolidiert						
91	ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	PLN	5.283	100,00	100,00	97
92	Compania Aragonesa de Portacoche S.A., Saragossa/Spanien	EUR	8.098	84,42	65,28	143
93	Container-Terminal Puchov s.r.o., Puchov/Slowakei	EUR	88	100,00	100,00	97
94	Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/Belgien	EUR	1.716	51,00	51,00	97
95	DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.513	100,00	100,00	97
96	DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-40.133	100,00	100,00	95
97	DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	445.254	100,00	100,00	-
98	DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	EUR	1.459	100,00	100,00	97
99	DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.294	100,00	100,00	97
100	DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	14.782	100,00	100,00	97
101	DB Cargo Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	723	100,00	100,00	95
102	DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	32.171	100,00	100,00	97
103	DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	3.284	90,00	90,00	97
				10,00		158
104	DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	2.070.449	100,00	100,00	119
105	DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	2.381	100,00	100,00	95
106	DB Cargo International Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	31.205	100,00	100,00	95
107	DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	20.758	60,00	60,00	109
108	DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	1.842	100,00	100,00	97
109	DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	10.569	100,00	100,00	97
110	DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	54.367	100,00	100,00	97
111	DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.632	100,00	100,00	95
112	DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	16.290	100,00	100,00	97
113	DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	305.765	100,00	100,00	97
114	DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	267.525	100,00	100,00	97
115	DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	-4.111	100,00	100,00	97
116	DB Cargo Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	698	100,00	100,00	95
117	DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	PLN	16.538	100,00	100,00	113
118	DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00	100,00	97
119	DB Hungaria Holding Kft., Szigetszentmiklos/Ungarn	HUF	8.043.712	100,00	100,00	97
120	DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	9.842	100,00	100,00	97
121	DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	35.244	96,82	96,82	113
122	Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	-16.321	100,00	100,00	97
123	Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	95.054	100,00	100,00	97
124	Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	2.408	100,00	77,33	143
125	Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	1.574	100,00	96,82	121

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	Beteiligungen		
				unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
126	DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	50	80,00	80,00	97
				20,00		158
127	Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	28.439	100,00	100,00	97
128	Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	-95	100,00	100,00	113
129	KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.098	51,00	67,62	99
				19,00		173
130	Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	144.818	100,00	100,00	96
131	Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Großbritannien	GBP	112.301	5,00	100,00	95
				95,00		130
132	MDL Distribucion y Logistica S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.045	100,00	77,33	143
133	Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	1.186	80,00	80,00	97
134	New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	95
135	OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	1 32.215	99,00	100,00	97
				1,00		-
136	Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	27.874	100,00	100,00	95
137	Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	3.419	51,00	51,00	112
138	Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-4.455	100,00	100,00	95
139	RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	2.439	100,00	100,00	97
140	TFG Transfracht GmbH, Mainz	EUR	7.202	100,00	100,00	97
141	Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	6.051	100,00	77,33	143
142	Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	3.099	100,00	77,33	143
143	Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	EUR	75.846	77,33	77,33	123
144	Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	353	100,00	77,33	143
145	Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	556	100,00	77,33	143
At Equity						
146	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>2), 3)</sup>	EUR	6.793	50,00	50,00	110
147	Autotrax Limited, Fanham/Surrey/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	506	24,00	24,00	106
148	baymodal Bamberg GmbH, Bamberg <sup>2), 5)</sup>	EUR	444	25,10	25,10	140
149	CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien <sup>2), 4)</sup>	CZK	8.702	49,00	49,00	-
150	Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>2), 3)</sup>	EUR	4.718	30,88	30,88	120
151	Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich <sup>2), 7)</sup>	EUR	9.592	49,00	49,00	97
152	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln <sup>2), 3)</sup>	EUR	1.366	22,50	22,50	120
153	DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>2), 5)</sup>	EUR	1.178	49,00	51,00	152
				51,00		120
154	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen <sup>2), 3)</sup>	EUR	5.347	35,00	35,00	120
155	EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg <sup>2), 7)</sup>	EUR	25	49,00	39,20	133
156	Hispanauto -Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien <sup>5)</sup>	EUR	2.076	75,06	58,05	143
157	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien <sup>2), 8)</sup>	EUR	-21.433	16,88	36,77	97
				9,36		106
				9,36		112
				1,17		114
158	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2), 5)</sup>	EUR	18.525	50,00	50,00	97
159	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München <sup>2), 3)</sup>	EUR	12.496	30,00	30,00	97
				20,00		158
160	Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/Italien <sup>3)</sup>	EUR	10	49,00	49,00	97
161	OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande <sup>2), 3)</sup>	EUR	844	24,34	24,34	112
162	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg <sup>2), 7)</sup>	EUR	1.912	50,00	50,00	97
				50,00		158
163	Pool Iberico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien <sup>5)</sup>	EUR	-852	88,33	9,02	165
				11,67		143
164	SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen <sup>2), 5)</sup>	PLN	51.023	20,55	20,55	113
165	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. ("SEMAT"), Madrid/Spanien <sup>7)</sup>	EUR	7.313	62,80	48,56	143
166	Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal <sup>7)</sup>	EUR	-85	45,00	38,67	143
				5,00		144
167	Terminal Singen TSG GmbH, Singen <sup>2), 3)</sup>	EUR	820	50,00	50,00	120
168	Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz <sup>2), 3)</sup>	CHF	586	36,80	36,80	97
DB Netze Fahrweg Vollkonsolidiert						

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	Beteiligungen		
				unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
169	DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.025	100,00	100,00	171
170	DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.678	100,00	100,00	171
171	DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	8.778.144	100,00	100,00	-
172	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.479	100,00	100,00	171
173	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene -Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	908	75,00	87,50	171
				12,50		-
				12,50		158
174	DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00	100,00	171
175	MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	254	75,00	65,62	173
				16,67		158
At Equity						
176	EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main <sup>2), 4)</sup>	EUR	0	25,00	25,00	171
177	EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich <sup>2), 5)</sup>	EUR	0	25,00	25,00	171
178	Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>2), 3)</sup>	EUR	4.089	24,53	24,53	171
179	TIA GmbH, Augsburg <sup>2), 4)</sup>	EUR	289	49,00	42,88	173
180	TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln <sup>2), 9)</sup>	EUR	6	51,00	42,88	152
				49,00		173
181	TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg <sup>2), 3)</sup>	EUR	2.295	25,00	21,88	173
				25,00		158
DB Netze Personenbahnhöfe Vollkonsolidiert						
182	DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	6.562	51,00	51,00	183
183	DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.508.830	100,00	100,00	-
184	MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00	100,00	183
185	Station Food GmbH, Berlin	EUR	-1.205	51,00	51,00	183
At Equity						
186	Clever Order Services GmbH, Berlin <sup>2), 7), 3)</sup>	EUR	200	25,00	25,00	183
DB Netze Energie Vollkonsolidiert						
187	DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3 95.781	100,00	100,00	-
At Equity						
188	inno2grid GmbH, Berlin <sup>2), 3)</sup>	EUR	210	50,00	50,00	187
Sonstige Beteiligungen Vollkonsolidiert						
189	Arriva Holding N.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	45	100,00	100,00	-
190	Arriva Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.227.471	100,00	100,00	-
191	BAX Global Inc., Norfolk/USA	USD	84.272	100,00	100,00	235
192	DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	29.277	100,00	100,00	-
193	DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00	100,00	-
194	DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00	100,00	-
195	DB Czech Holding s.r.o., Rudna/Tschechien	CZK	3.713	100,00	100,00	-
196	DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	2.076	100,00	100,00	-
197	DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.102	100,00	100,00	216
198	DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	80.823	100,00	100,00	-
199	DB Engineering & Consulting USA Inc., Wilmington/NC/Delaware/USA	USD	-1.973	100,00	100,00	215
200	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	258.532	100,00	100,00	-
201	DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.386	100,00	100,00	-
202	DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	15.479	100,00	100,00	-
203	DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	3.790	100,00	100,00	198
204	DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro/Brasilien	BRL	419	1,05	100,00	198
				98,95		-
205	DB JobService GmbH, Berlin	EUR	-5.010	100,00	100,00	-
206	DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.794	100,00	100,00	-
207	DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.263	100,00	100,00	-
208	DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	54.187	100,00	100,00	-
209	DB Services GmbH, Berlin	EUR	12.494	100,00	100,00	-
210	DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.108	100,00	100,00	-
211	DB System GmbH, Frankfurt am Main	EUR	80.934	100,00	100,00	-
212	DB System UK Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	977	100,00	100,00	211

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Eigen				über lfd.
			kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %		
Nr.	Name, Sitz						
213	DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	12.722	100,00	100,00	-	
214	DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	463.383	100,00	100,00	-	
215	DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	471.165	100,00	100,00	214	
216	DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	81.815	100,00	100,00	-	
217	DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	-23.719	100,00	100,00	200	
218	DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	1	100,00	100,00	-	
219	Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.025	100,00	100,00	-	
220	Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	26.552	100,00	100,00	-	
221	Deutsche Bahn Engineering & Consulting India Private Limited, Bangalore/ Indien	INR	1.088	99,00	100,00	198	
				1,00		-	
222	Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.065.178	100,00	100,00	-	
223	Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.674	100,00	100,00	-	
224	Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.536	100,00	100,00	-	
225	DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v.d.Höhe	EUR	1.586	65,00	65,00	-	
226	DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	4.640	100,00	65,00	225	
227	Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-779	100,00	100,00	95	
228	infraView GmbH, Mainz	EUR	3.825	100,00	100,00	198	
229	Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i.L., Berlin	EUR	-2.101	76,99	76,99		
230	ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.783	100,00	100,00	-	
231	Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	20.025	100,00	100,00	-	
232	Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-27.097	100,00	100,00	215	
233	Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	200	100,00	100,00	213	
234	Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	310	100,00	100,00	95	
235	Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	92.223	100,00	100,00	215	
236	Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	21.075	49,00	49,00	198	
237	UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde/Polen	PLN	1.277	100,00	100,00	238	
238	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	8.051	100,00	100,00	-	
239	Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin	EUR	0	100,00	100,00	-	
Anteilmäßig							
240	Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00	49,00	223	
At Equity							
241	BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen <sup>2), 3)</sup>	EUR	482	49,90	49,90	-	
242	Beijing HuaJing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Peking/ China <sup>2), 3)</sup>	CNY	6.084	25,00	25,00	198	
243	BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf <sup>2), 3)</sup>	EUR	533.167	24,90	24,90	-	
244	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz <sup>7)</sup>	CHF	1.528.502	22,60	22,60	-	
245	GHT Mobility GmbH, Berlin <sup>2), 7)</sup>	EUR	-12.531	75,98	75,98	-	
246	Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien <sup>2), 5)</sup>	SAR	7.892	24,90	24,90	198	
247	SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2), 5)</sup>	EUR	1.469	25,50	25,50	-	
248	Stinnes Holz GmbH, Berlin <sup>2), 4)</sup>	EUR	79	53,00	53,00	-	
Fair Value							
249	TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin <sup>2), 3)</sup>	EUR	4.212	94,00	94,00		
250	TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i.L., Düsseldorf <sup>2), 3)</sup>	EUR	-1	100,00	100,00	-	
DB Arriva							
Vollkonsolidiert							
251	00741078 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	625	100,00	100,00	269	
252	ACTIOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	394	100,00	100,00	292	
253	Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	348	
254	Ambuline Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.064	100,00	100,00	340	
255	APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	678	100,00	100,00	344	
256	Arriva ABC GP Limited, Edinburgh/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	311	
257	Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh/Großbritannien	GBP	374	100,00	100,00	256	
258	Arriva Alpetour, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	32.715	100,00	100,00	266	
259	Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.275	100,00	100,00	344	
260	Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	12.914	100,00	100,00	259	
261	Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	277	

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Eigen			
			kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	Beteiligungen durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
262	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Torun/Polen	PLN	94.948	99,80	99,80	277
263	Arriva City s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	686.787	100,00	100,00	339
264	Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	40.122	100,00	100,00	344
265	Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.519.559	100,00	100,00	277
266	Arriva Dolenjska in Primorska, druzba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/ Slowenien	EUR	43.359	100,00	100,00	277
267	Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	35.398	100,00	100,00	344
268	Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	344
269	Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.570	100,00	100,00	301
270	Arriva Galicia S.L., Ferrol/Spanien	EUR	27.810	100,00	100,00	325
271	Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	273.919	100,00	100,00	277
272	Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	33.584.829	100,00	100,00	277
273	Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	83.604	100,00	100,00	265
274	Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	3.850	100,00	100,00	311
275	Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	554	100,00	100,00	277
276	Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	555	100,00	100,00	277
277	Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	1.167.923	100,00	100,00	311
278	Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	19.638	100,00	100,00	277
279	ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada/Portugal	EUR	227.576	100,00	100,00	277
280	Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	1.958	100,00	100,00	281
281	Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	337.014	100,00	100,00	277
282	Arriva Kam-Bus, druzba za prevoz potnikov, d.o.o., Kamnik/Slowenien	EUR	6.801	100,00	100,00	258
283	Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.311	100,00	100,00	344
284	Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	72.140	100,00	100,00	344
285	Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-7	100,00	100,00	265
286	ARRIVA Liorbus, a. s., Ruzomberok/Slowakei	EUR	15.017	60,42	60,42	323
287	ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	18	100,00	100,00	279
288	Arriva LITAS d.o.o. Pozarevac, Pozarevac/Serbien	RSD	1.962.173	100,00	100,00	277
289	ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	23.152	100,00	100,00	344
290	Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	311
291	ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	78.357	100,00	100,00	344
292	ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid/Spanien	EUR	38.946	100,00	100,00	325
293	Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	344
294	Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	153.939	100,00	100,00	344
295	ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	181	100,00	100,00	358
296	ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	12.706	60,14	60,14	272
297	Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	47.387	100,00	100,00	344
298	Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	40.886	100,00	100,00	344
299	Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	110	100,00	100,00	323
300	Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.708.856	100,00	100,00	339
301	Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	97.345	100,00	100,00	311
302	Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00	100,00	310
303	ARRIVA NITRA a.s., Nitra/Slowakei	EUR	16.052	60,48	60,48	323
304	Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.319	100,00	100,00	344
305	Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.585	100,00	100,00	344
306	Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28.323	100,00	100,00	344
307	ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	16.350	60,36	60,36	272
308	Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.218	100,00	100,00	329
309	Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	345
310	Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	347.902	100,00	100,00	277
311	Arriva plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.045.340	100,00	100,00	190
312	Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	14.052	100,00	100,00	277
313	ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	7.704	0,40	100,00	277
				99,60		279
314	Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	348
315	Arriva Rail London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	27.591	100,00	100,00	348
316	Arriva Rail North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-284.261	100,00	100,00	348
317	Arriva Rail XC Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	348
318	Arriva RP Sp. z o.o., Torun/Polen	PLN	39.351	100,00	100,00	277
319	Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	2.668	100,00	100,00	344
320	Arriva Service A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	-6.959	100,00	100,00	265
321	Arriva Service s.r.o., Komarno/Slowakei	EUR	30.774	100,00	100,00	272

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Beteiligungen			
			Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
322	Arriva Services a.s., Kraluv Dvur/Tschechien	CZK	95.033	100,00	100,00	339
323	ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.908	100,00	100,00	277
324	Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	348
325	ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	62.081	100,00	100,00	277
326	Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	173	99,00	100,00	350
				1,00		377
327	Arriva Stajerska, druzba za prevoz potnikov, d.d., Maribor/Slowenien	EUR	16.996	90,41	90,41	277
328	Arriva Stredni Cechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	871.455	100,00	100,00	339
329	Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	655.285	100,00	100,00	277
330	Arriva Sverige Buss Regional AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.678	100,00	100,00	329
331	Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	45.233	100,00	100,00	329
332	Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.203	100,00	100,00	310
333	Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.125	100,00	100,00	344
334	Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	164.846	100,00	100,00	265
335	Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.567	100,00	100,00	310
336	Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	111.100	100,00	100,00	348
337	Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	15.999	100,00	100,00	277
338	Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.413	100,00	100,00	348
339	Arriva Transport Ceska Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.594.888	100,00	100,00	277
340	Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-690	100,00	100,00	344
341	ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL,SA, Almada/Portugal	EUR	89.292	100,00	100,00	279
342	ARRIVA Tmava, a. s., Tmava/Slowakei	EUR	20.846	60,50	60,50	323
343	Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	311
344	Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	438.055	100,00	100,00	345
345	Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	321.400	100,00	100,00	311
346	Arriva UK Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.037	100,00	100,00	344
347	Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.850	100,00	100,00	344
348	Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	423.281	100,00	100,00	389
349	Arriva Veneto S.r.l., Venedig/Italien	EUR	1.077	50,00	50,00	400
350	ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid/Spanien	EUR	342	100,00	100,00	377
351	Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	180.302	100,00	100,00	339
352	Arriva Vychodni Cechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	677.798	100,00	100,00	339
353	Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	54.441	100,00	100,00	344
354	At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	14	100,00	100,00	348
355	Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac/Kroatien	HRK	4.144	93,01	74,65	360
356	Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	5.531	100,00	100,00	325
357	Autoprometno poduzece d.d. Pozega, Pozega/Kroatien	HRK	98.733	100,00	80,27	360
358	Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	8.340	100,00	100,00	270
359	Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF, Udine/Italien	EUR	94.148	60,00	60,00	281
360	Autotrans d.d., Cres/Kroatien	HRK	162.459	80,27	80,27	271
361	Autotrans Lika d.d., Otocac/Kroatien	HRK	4.706	79,44	63,77	360
362	Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67	93,67	395
363	Botniatag AB, Umea/Schweden	SEK	43.010	60,00	60,00	308
364	Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	860	100,00	100,00	356
365	BUS Service Jarmujavito es Szolgaltato Kft., Budapest/Ungarn	HUF	1.466.547	100,00	100,00	414
366	Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	42.540	100,00	100,00	265
367	BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	16.512	100,00	100,00	265
368	BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	119.621	100,00	100,00	265
369	BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	254.588	100,00	100,00	265
370	BUSDAN 38 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	42.566	100,00	100,00	265
371	BUSDAN 39 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.076	100,00	100,00	265
372	BUSDAN 40 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	43.935	100,00	100,00	265
373	Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.566	100,00	100,00	345
374	Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	403
375	CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	287.505	100,00	100,00	339
376	DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.117	100,00	100,00	336
377	EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	130.097	100,00	100,00	292
378	ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	1.750	100,00	100,00	292
379	Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	395	80,14	80,14	270
380	Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	20.697	100,00	100,00	348
381	Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	394
382	Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	348

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Beteiligungen			
			Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
383	Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00	100,00	344
384	INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnicni pregledi vozil d.o.o., Jesenice/ Slowenien	EUR	2.934	100,00	100,00	258
385	KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	150.273	100,00	100,00	339
386	KM S.P.A., Cremona/Italien	EUR	8.607	100,00	100,00	395
387	London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/ Großbritannien	GBP	7.667	100,00	100,00	348
388	M40 Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	78.581	100,00	100,00	336
389	MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	115.998	100,00	100,00	311
390	NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	270	100,00	100,00	292
391	NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00	100,00	310
392	PAA Pan Alpen Adria Internationale Personenverkehrssysteme GmbH i.L., Ludwigshafen am Rhein	EUR	68	100,00	80,27	360
393	Panturist dionicko drustvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	34.357	99,88	99,88	271
394	Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.000	100,00	100,00	333
395	S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	42.327	100,00	100,00	281
396	S.I.A. Societa Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	48.810	100,00	100,00	281
397	SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	19.244	100,00	100,00	281
398	SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	1.553	100,00	60,50	342
399	SADEM - SOCIETA PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	19.668	100,00	100,00	397
400	SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aosta/Italien	EUR	19.229	100,00	100,00	281
401	Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-2	100,00	100,00	344
402	Teamdeck Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	373
403	TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	311
404	TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.527	100,00	100,00	403
405	The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	51.984	100,00	100,00	388
406	Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	778	100,00	100,00	344
407	Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	2.785	100,00	100,00	341
408	TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	-655	100,00	100,00	313
409	Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00	92,00	396
410	Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00	93,00	396
411	TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO,LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-8	66,67	66,67	313
412	UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	8.852	100,00	100,00	265
413	Velebit Turist d.o.o., Gospic/Kroatien	HRK	-648	100,00	80,27	360
414	VT-ARRIVA Szemelyszallito es Szolgaltato Kft., Szekesfehervar/Ungarn	HUF	36.860.933	100,00	100,00	272
415	White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00	100,00	373
416	XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	33.978	100,00	100,00	348
417	Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.340	100,00	100,00	373
418	Zeta Automotive Limited, Bicester/Großbritannien	GBP	-1.288	51,00	51,00	311
At Equity						
419	AB Busspunkten Helsingborg, Helsingborg/Schweden <sup>2), 7)</sup>	SEK	100	24,00	24,00	329
420	Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande <sup>2), 3)</sup>	EUR	5.904	50,00	50,00	310
421	ATOC Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	-13.646	4,76	23,81	315
				4,76		316
				4,76		338
				4,76		405
				4,76		416
422	Autopromet d.d. Slunj, Slunj/Kroatien <sup>2), 3)</sup>	HRK	9.754	27,84	22,35	360
423	Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal <sup>7)</sup>	EUR	80.130	31,50	31,50	279
424	Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	10	65,76	65,76	395
425	Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	10	25,57	25,57	395
426	Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien <sup>2), 5)</sup>	EUR	3	33,33	33,33	270
427	Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien <sup>2), 5)</sup>	EUR	135	40,00	40,00	270
428	EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	115	30,01	30,01	399
429	Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien <sup>2), 3)</sup>	EUR	22.062	30,00	30,00	377
430	Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	10	56,94	56,94	395
431	London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien <sup>2), 7)</sup>	GBP	422	50,00	50,00	336
432	NRES Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	71	5,00	20,00	315
				5,00		316
				5,00		405
				5,00		416

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Beteiligungen			
			Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
433	Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien <sup>7)</sup>	EUR	9.237	50,00	50,00	281
434	Rail Settlement Plan Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	621	5,00	20,00	315
				5,00		316
				5,00		405
				5,00		416
435	Rail Staff Travel Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	-2.605	5,00	20,00	315
				5,00		316
				5,00		405
				5,00		416
436	Rodinorm - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal <sup>2), 3)</sup>	EUR	-58	20,00	20,00	407
437	S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO)/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	75	33,33	33,33	400
438	S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	1.089	16,35	9,81	359
439	TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien <sup>2), 3)</sup>	EUR	116	25,00	15,00	359
				25,00		441
440	Train Information Services Limited, London/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	-36	5,00	20,00	315
				5,00		316
				5,00		405
				5,00		416
441	Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien <sup>7)</sup>	EUR	63.060	39,94	39,94	281
442	Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien <sup>2), 5)</sup>	EUR	10	50,00	50,00	270
443	West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Großbritannien <sup>2), 3)</sup>	GBP	0	25,11	42,47	316
				15,53		353
				0,91		373
				0,46		402
				0,46		416
444	WSMR (Holdings) Limited, London/Großbritannien <sup>2), 4)</sup>	GBP	0	50,00	50,00	336
DB Schenker						
Vollkonsolidiert						
445	Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France/Frankreich	EUR	2.780	100,00	100,00	569
446	Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain	BHD	1.121	51,00	51,00	608
447	Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	1.255	98,92	100,00	542
				1,08		573
448	AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	259.403	100,00	100,00	542
449	AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	7.746	100,00	100,00	542
450	ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	1.900	100,00	100,00	457
451	ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	841	100,00	100,00	569
452	BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	231	100,00	100,00	529
453	BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	1.085	100,00	86,75	628
454	Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	71	100,00	100,00	528
455	BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	38.999	100,00	100,00	539
456	Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	32	100,00	69,00	522
457	DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	284.870	100,00	100,00	542
458	DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	1.427.639	100,00	100,00	542
459	DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	3.585	100,00	100,00	529
460	DB Schenker FLLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	-560	100,00	100,00	542
461	DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	17.320	100,00	100,00	542
462	DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	479.532	100,00	100,00	-
463	DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika	ZAR	13.397	47,00	47,00	542
464	DP Schenker, Kiev/Ukraine	UAH	-20.586	100,00	100,00	542
465	ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.255	100,00	100,00	467
466	Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VES	116.922.846	100,00	100,00	542
467	EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	5.163	100,00	100,00	542
468	EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	100,00	69,00	473
469	Fastighets Aktiefbolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	8.813	100,00	100,00	620
470	HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	1.871	100,00	100,00	578
471	Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	34	100,00	100,00	613
472	Intertec Asia Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	7.250	100,00	69,00	473
473	Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29.621	100,00	69,00	522
474	Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00	69,00	473
475	INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	2.345	100,00	69,00	473
476	Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	17	100,00	69,00	650
477	Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00	69,00	473

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Beteiligungen			
			Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
478	Intreprenderea Mixta "S.C. Schenker" S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	1.680	97,21	96,75	601
479	Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	13.086	100,00	100,00	529
480	Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.601	100,00	100,00	542
481	Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake/USA	USD	-425	100,00	100,00	637
482	KB Ädelgasen 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	91.453	100,00	100,00	620
483	KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	16.863	100,00	100,00	620
484	KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	22.410	100,00	100,00	620
485	KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.106	100,00	100,00	620
486	KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	35.356	100,00	100,00	620
487	KB Ättehögen Östra 1 -Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	67.798	100,00	100,00	620
488	KB Backa 107:3, Göteborg/Schweden	SEK	138.699	100,00	100,00	620
489	KB Baggböle 2:35 -Umea, Umea/Schweden	SEK	25.041	100,00	100,00	620
490	KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö/Schweden	SEK	135.375	100,00	100,00	620
491	KB Bleket 1 -Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	46.968	100,00	100,00	620
492	KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro/Schweden	SEK	82.687	100,00	100,00	620
493	KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	57.081	100,00	100,00	620
494	KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	181.606	100,00	100,00	620
495	KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	455	100,00	100,00	620
496	KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	12.646	100,00	100,00	620
497	KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00	100,00	620
498	KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås/Schweden	SEK	37.984	100,00	100,00	620
499	KB Kungsängen 28:1 -Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	11.356	100,00	100,00	620
500	KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.733	100,00	100,00	620
501	KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	45.820	100,00	100,00	620
502	KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	60.641	100,00	100,00	620
503	KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping/Schweden	SEK	64.320	100,00	100,00	620
504	KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	42.004	100,00	100,00	620
505	KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.087	100,00	100,00	620
506	KB Pantern 1 -Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.532	100,00	100,00	620
507	KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00	100,00	620
508	KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle/Schweden	SEK	38.710	100,00	100,00	620
509	KB Storheden 1:8 -Lulea, Lulea/Schweden	SEK	31.026	100,00	100,00	620
510	KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	18.871	100,00	100,00	620
511	KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.352	100,00	100,00	620
512	KB Vindtrycket 1 -Boras, Boras/Schweden	SEK	66.162	100,00	100,00	620
513	KB Vivstamon 1:13 -Timra, Timra/Schweden	SEK	48.607	100,00	100,00	620
514	Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	632	100,00	100,00	615
515	Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	1.413	100,00	100,00	615
516	Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland	EUR	1.024	100,00	100,00	615
517	Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.072	100,00	100,00	615
518	Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	2.527	54,70	54,70	615
519	Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	8.726	100,00	100,00	620
520	Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.769	100,00	100,00	613
521	MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	100,00	69,00	473
522	MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe	EUR	53.620	69,00	69,00	542
523	MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Rülzheim	EUR	133	100,00	69,00	522
524	PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	25.020	71,00	71,00	542
525	Redhead Freight Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	10.149	100,00	100,00	526
526	Redhead Holdings Limited, Bradford/Großbritannien	GBP	216	100,00	100,00	542
527	Rengaslinja Oy, Nokia/Finnland	EUR	615	100,00	100,00	615
528	SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	122.291	100,00	100,00	542
529	Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	765.267	100,00	100,00	542
530	Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	159.999	100,00	100,00	529
531	Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	21.071	100,00	100,00	542
532	Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	198.949	100,00	100,00	608
533	Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	490.782	100,00	100,00	529
534	Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	10.815	100,00	100,00	529
535	Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	448.146	100,00	100,00	529
536	Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.672.186	100,00	100,00	535
537	Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	-1.297	100,00	100,00	542
538	Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	120.287	100,00	100,00	542
539	Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	-86.385	100,00	100,00	542

lfd.	Tochterunternehmen	Währung	Beteiligungen			
			Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
Nr.	Name, Sitz					
540	Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	176	100,00	100,00	542
				0,00		573
541	Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	136.106	100,00	100,00	539
542	Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.656.657	100,00	100,00	-
543	Schenker Americas, Inc., Miami/USA	USD	176.400	100,00	100,00	542
544	Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	-1.339	99,90	99,90	542
545	Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	48.347	100,00	100,00	542
546	Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	660.957	100,00	100,00	542
547	Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	144.201	100,00	100,00	529
548	Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	CNY	817	100,00	70,00	549
549	Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	92.299	70,00	70,00	575
550	Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	289.098	100,00	100,00	542
551	Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	4.6 74.235	99,97	100,00	542
				0,03		545
552	Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	1.922.673	100,00	100,00	575
553	Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	9.451	100,00	100,00	539
554	Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	22.596	100,00	100,00	542
555	SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.639	100,00	100,00	542
556	Schenker d.o.o., Rugvica/Kroatien	HRK	15.836	100,00	100,00	542
557	Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	180.564	100,00	100,00	542
558	Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	110.995	100,00	100,00	539
559	Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	1.004	100,00	100,00	542
560	Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00	100,00	542
561	Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	PHP	68.896	98,51	98,51	619
562	Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., Sao Paulo/Brasilien	BRL	33.048	100,00	100,00	542
				0,00		573
563	SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	77.431	100,00	100,00	542
564	Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	95.648	100,00	100,00	608
565	SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	39.742	100,00	100,00	542
566	Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	10.328	100,00	100,00	539
567	Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00	100,00	542
568	Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	17.558	100,00	100,00	620
569	SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	191.881	100,00	100,00	457
570	Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	EUR	-83	100,00	100,00	542
571	Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur/Singapur	SGD	700	100,00	100,00	542
572	Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami/USA	USD	512	100,00	100,00	542
573	Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	155	100,00	100,00	542
574	SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu Delhi/Indien	INR	3.280.903	100,00	100,00	542
				0,00		627
575	Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	1.892.852	100,00	100,00	529
576	Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.086	100,00	100,00	575
577	Schenker International S.A. de C.V., Mexico City/Mexiko	MXN	630.295	100,00	100,00	542
				0,00		573
578	Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI)/Italien	EUR	77.525	100,00	100,00	542
579	Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	156.864	50,00	50,00	575
580	Schenker Kazakhstan TOO, Almaty/Kasachstan	KZT	123.421	75,00	100,00	542
				25,00		573
581	Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	1.337	60,00	60,00	608
582	Schenker Korea Ltd., Seoul/Korea/Republik	KRW	38.820.930	100,00	100,00	542
583	Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	26.000	100,00	100,00	542
584	Schenker Limited, Nairobi/Kenia	KES	114.238	100,00	100,00	542
585	Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka/Bangladesch	BDT	86.741	57,50	57,50	529
586	Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	8.196	100,00	100,00	575
587	Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	29.211	100,00	100,00	575
588	Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	86.595	100,00	100,00	575
589	Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing/China	CNY	283.651	100,00	100,00	575
590	Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	34.363	100,00	100,00	575
591	Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	287.264	100,00	100,00	529
592	Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	116.093	100,00	100,00	575
593	Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	19.020	100,00	100,00	575
594	Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	103.691	100,00	100,00	575
595	Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	-20.678	49,00	100,00	529

lfd. Nr.	Tochterunternehmen Name, Sitz	Währung	Eigen kapital in TLW <sup>1)</sup>	Beteiligungen		
				unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.
				51,00		536
596	Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	65.264	100,00	100,00	575
597	Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	-20.061	100,00	100,00	539
598	Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	9.827	100,00	100,00	619
599	Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	56.469	100,00	100,00	608
600	Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	66.520	100,00	100,00	611
601	Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumanien	RON	337.435	99,53	99,53	528
602	Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	124.911	100,00	100,00	542
603	Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	53.203.633	100,00	100,00	529
604	Schenker Logistics W.L.L., Doha/Qatar	QAR	1.281	60,00	60,00	542
605	SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	2.847	100,00	100,00	542
606	Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/ Philippinen	PHP	27.622	100,00	100,00	542
607	Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	MAD	20.494	0,00	100,00	457
				100,00		569
608	Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	341.147	100,00	100,00	542
609	Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	1.563.773	100,00	100,00	529
				0,00		627
610	Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	6.262	100,00	100,00	542
611	Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	20.729	100,00	100,00	542
612	Schenker Nemzetkzi Szallitmanyozasi es Logisztikai Kft., Szigetszentmiklos/ Ungarn	HUF	7.408.107	100,00	100,00	542
613	Schenker NV, Antwerpen/Belgien	EUR	21.594	100,00	100,00	542
				0,00		573
614	Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	56.074	100,00	100,00	542
615	Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	89.722	100,00	100,00	542
616	Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	1.651	100,00	100,00	542
617	Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	2.579	100,00	100,00	542
				0,00		573
618	Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic/Philippinen	PHP	40.323	100,00	100,00	542
619	Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	521.959	100,00	100,00	529
620	Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	352.528	100,00	100,00	539
621	SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	42.747	100,00	100,00	539
622	Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	-23.101	1,00	100,00	-
				99,00		542
623	SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	6.139	100,00	100,00	542
624	Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	32.220	10,00	100,00	542
				90,00		608
625	Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	51.273	100,00	100,00	542
626	Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	35.793	100,00	100,00	529
627	Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	SGD	311.967	100,00	100,00	529
628	Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	186.128	25,00	86,75	463
				75,00		542
629	Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	306.260	99,67	99,67	458
630	SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	902.832	100,00	100,00	528
631	Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.000	100,00	100,00	542
632	Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	6.196	100,00	100,00	542
633	Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	12.473	100,00	100,00	542
634	Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	21.398	100,00	100,00	620
635	Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	6.087	100,00	100,00	611
636	Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	673.185.101	100,00	100,00	529
637	Schenker, Inc., New York/USA	USD	134.598	100,00	100,00	543
638	Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zircirlikuyu/Türkei	TRY	95.561	55,00	55,00	528
639	Schenkerocan Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	6.338	100,00	100,00	529
640	Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	5.394.083	80,00	80,00	542
641	SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	5.975	100,00	100,00	542
642	Sky Partners O, Tallinn/Estland	EUR	137	100,00	100,00	480
643	SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	2.306	100,00	100,00	625
644	TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	7.706	90,00	62,10	473
645	Trafikaktiebolaget NP Kagstrm, Göteborg/Schweden	SEK	1.337	100,00	100,00	620
646	TRANSNA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.746	100,00	100,00	542

lfd. Nr.	Tochterunternehmen Name, Sitz	Währung	Eigen			Beteiligungen	
			kapital in TLW <sup>1)</sup>	unmittelbar %	durchgerechnet %	über lfd.	
647	Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG), Hamburg	EUR	501	96,70	96,70	542	
648	Transworld Asig - Broker de Asigurare SRL, Bukarest/Rumänien	RON	351	100,00	99,53	601	
649	UAB "Schenker", Vilnius/Litauen	EUR	6	100,00	100,00	542	
650	Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.324	100,00	69,00	473	
At Equity							
651	ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien <sup>2), 3)</sup>	EUR	11.105	33,72	33,72	554	
652	ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz <sup>2), 3)</sup>	CHF	2.999	26,00	26,00	625	
653	Autoport Emden GmbH, Emden <sup>2), 3)</sup>	EUR	50	33,30	33,30	467	
654	Bäckebo's Akeri AB, Göteborg/Schweden <sup>2), 3)</sup>	SEK	55.368	35,00	35,00	539	
655	BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden <sup>2), 7)</sup>	SEK	6.366	50,00	50,00	539	
656	Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover <sup>2), 3)</sup>	EUR	111	50,00	50,00	540	
657	Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel <sup>2), 3)</sup>	EUR	4.342	50,00	50,00	542	
658	Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen <sup>2), 3)</sup>	NOK	14.437	33,30	33,30	546	
659	Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien <sup>2), 3)</sup>	EUR	1.043	20,00	20,00	602	
660	I. M. "Moldromukrtrans" S.R.L., Chisinau/Moldawien <sup>2), 3)</sup>	MDL	13.771	33,33	33,17	601	
661	Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien <sup>3)</sup>	EUR	333	24,75	24,75	602	
662	Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien <sup>2), 3)</sup>	EUR	736	20,00	20,00	602	
663	Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden <sup>2), 3)</sup>	SEK	19.704	50,00	50,00	539	
664	Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen <sup>2), 3)</sup>	NOK	14.685	50,00	50,00	546	

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

<sup>2)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2018.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2016.

<sup>5)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2017.

<sup>6)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2015.

<sup>7)</sup> vorläufige Abschlussdaten.

<sup>8)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2014.

<sup>9)</sup> Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.

#### (42) Vorstand und Aufsichtsrat

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

#### Vorstand

##### Dr. Richard Lutz

Vorsitzender des Vorstands, Berlin

a) Schenker AG (Mitglied seit 19. November 2019; Vorsitz seit 27. November 2019)

DB Cargo AG (seit 19. November 2019; 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/Großbritannien (Member of the Board of Directors seit 20. November 2019; Chairman of the Board of Directors seit 16. Dezember 2019)

DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

##### Alexander Doll (bis 31. Dezember 2019)

Ressort Finanzen, Güterverkehr und Logistik, Bad Homburg

a) Schenker AG (bis 15. November 2019; Vorsitz) DB Cargo AG (bis 15. November 2019; Vorsitz)

b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (bis 15. November 2019 Member of the Board of Directors)

##### Dr. Levin Holle (seit 1. Februar 2020)

Ressort Finanzen & Logistik, Berlin

#### Berthold Huber

Ressort Personenverkehr, Weilheim

a) DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)

DB Fernverkehr AG (Vorsitz)

DB Regio AG (Vorsitz)

DB Cargo AG

DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (bis 31. Dezember 2019; Vorsitz)

Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Chairman of the Board of Directors bis 16. Dezember 2019; Member of the Board of Directors seit 16. Dezember 2019)

DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

**Prof. Dr. Sabina Jeschke**

Ressort Digitalisierung & Technik, Berlin

a) Schenker AG

DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 1. Januar 2020; Vorsitz seit 14. Januar 2020)

DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)

DB Systel GmbH (Vorsitz)

Körper AG

**Dr. Sigrid Nikutta (seit 1. Januar 2020)**

Ressort Güterverkehr, Berlin

a) Vossloh AG (stellvertretender Vorsitz)

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

b) Deutsche Bank Ost (Beirat)

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (stellvertretender Vorsitz des Senats)

Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)

**Ronald Pofalla**

Ressort Infrastruktur, Mülheim an der Ruhr

a) DB Netz AG

DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG

b) Verband der Sparda-Banken e.V. (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 (seit 1. Januar 2019; Beirat)

**Alexander Kirchner \***

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)

b) DB Stiftung gGmbH (bis 30. November 2019; Beirat)

**Guido Beermann (bis 19. November 2019)**

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Kleinmachnow

a) Flughafen München GmbH

**Jürgen Beuttler \***

Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG, Wiesbaden

**Werner Gatzert (seit 18. Februar 2020)**

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, Teltow

a) PD - Berater der öffentlichen Hand GmbH (Vorsitz)

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

**Dr. Ingrid Hengster**

Mitglied des Vorstands der KfW Bankengruppe, Frankfurt am Main

- a) Thyssen Krupp AG
- KfW Capital GmbH & Co. KG (Vorsitz)
- b) Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg (Sachverständige des Verwaltungsrats)

**Jörg Hensel \***

- Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,  
Vorsitzender des Geschäftsfeldsbetriebsrats der DB Cargo,  
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG, Hamm
- a) DB Cargo AG
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Mitgliedervertreter)

**Dr. Levin Holle (bis 12. Dezember 2019)**

- Leiter der Abteilung VII im Bundesministerium der Finanzen, Berlin
- a) KfW Capital GmbH & Co. KG
  - b) Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) (Verwaltungsrat; stellvertretender Vorsitz)
  - BwConsulting GmbH (Beirat)

**Klaus-Dieter Hommel \***

- Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), Großefehn-Felde
- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - DEVK Pensionsfonds-AG
  - DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
  - DB Fernverkehr AG
  - DB Regio AG
  - DB Vertrieb GmbH

**Prof. Dr. Susanne Knorre**

- Unternehmensberatung, Hannover
- a) Salzgitter AG
  - 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**

- 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)

**Stefan Müller (bis 31. März 2019)**

- Mitglied des Deutschen Bundestages, Großenseebach

**Eckhardt Rehberg**

- Mitglied des Deutschen Bundestages, Marlow
- b) KfW Bankengruppe (bis 31. Dezember 2019; Verwaltungsrat)

**Mario Reiß \***

- Vorsitzender des Betriebsrats der DB Cargo AG, NL Süd-Ost, Süptitz

- a) DB Cargo AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Regina Rusch-Ziemba \***

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 (seit 1. April 2019)**

Mitglied des Deutschen Bundestages, 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 Vorsitzender des Aufsichtsrats)
- DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Veit Sobek \***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Halberstadt

- a) Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Oliver Wittke**

Mitglied des Deutschen Bundestages, Gelsenkirchen

**Dr. Tamara Zieschang (seit 9. Dezember 2019)**

Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Magdeburg

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

**Aufsichtsratsausschüsse**

**Mitglieder des Präsidialausschusses**

- Michael Odenwald (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
- Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
- Jens Schwarz

**Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses**

- Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
- Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
- Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
- Jörg Hensel
- Regina Rusch-Ziemba

**Mitglieder des Personalausschusses**

- Michael Odenwald (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
- Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
- Jens Schwarz

**Mitglieder des Vermittlungsausschusses**

- Michael Odenwald (Vorsitz)
- Alexander Kirchner
- Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)

Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)  
Jens Schwarz

**Berlin, den 03. März 2020**

**Deutsche Bahn Aktiengesellschaft**

*Der Vorstand*

*Dr. Richard Lutz*

*Dr. Levin Holle*

*Berthold Huber*

*Prof Dr. Sabina Jeschke*

*Dr. Sigrîd Nikutta*

*Ronald Pofalla*

*Martin Seiler*

**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 2019, 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 2019 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 2019 geprüft. Die im Abschnitt "Sonstige Informationen" unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt "Sonstige Informationen" genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

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

**Grundlage für die Prüfungsurteile**

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt "Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

**Sonstige Informationen**

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes
- die im Abschnitt "Grundlagen" des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernklärung nach § 315b Abs. 1 HGB.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Integrierten Berichts - ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen -, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

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

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

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

**Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen - beabsichtigten oder unbeabsichtigten - falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

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

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

#### **Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts**

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher - beabsichtigter oder unbeabsichtigter - falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise.

Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

**Berlin, den 4. März 2020**

**PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft**

*Thomas Kiener, Wirtschaftsprüfer*

