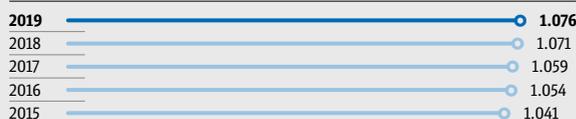




DB Netz AG
Geschäftsbericht 2019

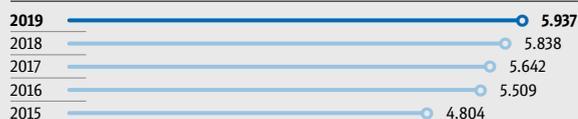
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2019

Betriebsleistung auf dem Netz – in Mrd. Trkm¹⁾



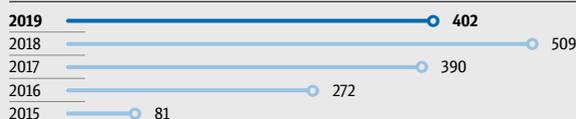
↗ 2019 zu 2018: +0,5 %

Umsatzerlöse – in Mio. €



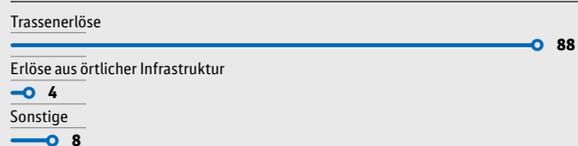
↗ 2019 zu 2018: +1,7 %

Ergebnis nach Steuern²⁾ – in Mio. €



↘ 2019 zu 2018: -21 %

Umsatzstruktur – in %



Ausgewählte Kennzahlen	2019	2018	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	5.937	5.838	+99	+1,7
Ergebnis nach Steuern ²⁾	402	509	-107	-21,0
Bilanzsumme per 31.12.	20.554	20.147	+407	+2,0
Anlagevermögen per 31.12.	19.635	19.317	+318	+1,6
Eigenkapital per 31.12.	8.264	8.264	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	8.953	8.165	+788	+9,7
Brutto-Investitionen	7.434	6.892	+542	+7,9
Netto-Investitionen ³⁾	1.047	554	+493	+89,0
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	44.506	42.816	+1.690	+4,0
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.076	1.071	+5	+0,5
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	368,0	348,7	+19,3	+5,4
Betriebslänge in km	33.291	33.299	-8	-

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.



Investitionen in die Bahninfrastruktur

Neben Betrieb und Instandhaltung zählen für die DB Netz AG Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 72% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus und Investitionen in Brücken, in Leit- und Sicherungstechnik sowie in Tunnel.



Inhalt



- 2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 7 Lagebericht**
- 29 Jahresabschluss**
- 49 Bericht des Aufsichtsrats**

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Gesellschaft hat sich seit dem vergangenen Jahr stark verändert. Das Bewusstsein für den Klimawandel ist heute allgegenwärtig, die Menschen wünschen sich eine Mobilitätswende und suchen Alternativen zu fossilen Brennstoffen. Damit wird der Schienenverkehr zu einem noch bedeutenderen Fortbewegungsmittel der Zukunft – sei es für Personen oder für Güter.

Aufgrund dieses Wandels erlebt die Deutsche Bahn momentan den stärksten Rückenwind ihrer Geschichte. Gesellschaft und Politik stehen voll hinter dem System Schiene. Denn die Klimaziele Deutschlands können nur erreicht werden, wenn in den kommenden Jahren mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird. Damit das gelingt, müssen wir im Gegenzug ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen. Das sind große Herausforderungen für die Deutsche Bahn. Insbesondere wir als DB Netz sind hier gefordert und legen all unsere Anstrengungen darauf, das Bestandsnetz zu modernisieren, die Netzkapazität auszubauen und das Netz zu digitalisieren.

Denn mit unserer Schieneninfrastruktur schaffen wir die nötigen Voraussetzungen, um die höhere Nachfrage des Schienenverkehrs zu erfüllen. Darauf setzt auch die neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns. Deren Ziele können wir allerdings nur erreichen, wenn alle Geschäftsfelder des DB-Konzerns an einem Strang ziehen und konsequent ihren Beitrag leisten.

Die Basis für den Eisenbahnverkehr in Deutschland ist ein robustes und verlässliches Bestandsnetz. 2019 haben wir die Modernisierung des Bestandsnetzes weiter fortgesetzt und unsere Infrastruktur auf Vordermann gebracht. Grundlage für das umfangreiche Modernisierungsprogramm der letzten Jahre war die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II, für die von 2014 bis 2019 rund 28 Milliarden Euro für den Erhalt und die Qualitätsverbesserung zur Verfügung standen. Das Programm konnte 2019 wie geplant erfolgreich abgeschlossen werden.

Insgesamt wurden allein 2019 rund 1.500 Kilometer Gleise und rund 1.600 Weichen modernisiert, 3,5 Millionen Tonnen Schotter ausgetauscht und 2,5 Millionen Schwellen ersetzt. Zum Jahresende wurde das wesentliche Ziel der DB Netz AG, innerhalb der fünfjährigen Vertragslaufzeit der LuFV II 875 Eisenbahnbrücken zu erneuern, erfüllt und deutlich übertroffen: Über 900 Brücken konnten bis Ende 2019 erfolgreich fertiggestellt werden. Und daran wollen wir anknüpfen.

Die seit dem 1. Januar 2020 geltende LuFV III sieht eine deutliche Erhöhung der Mittelausstattung für das Bestandsnetz vor, um wichtige Ziele zur Stärkung der umweltfreundlichen Schiene zu erreichen. In den nächsten zehn Jahren steht ein Gesamtvolumen von 86,2 Milliarden Euro zur Verfügung. Geplant sind Erneuerungen von jährlich rund 2.000 Kilometern Gleis und rund 2.000 Weichen. Zusätzlich wird die Modernisierung von 2.000 weiteren Eisenbahnbrücken (bis 2029) in Angriff genommen.

Auch Verlässlichkeit und Qualität wurden im vergangenen Jahr weiter in den Fokus gerückt. Die Plan-Korridore haben dazu einen bedeutenden Beitrag geleistet, für die wir ein Jahr nach Start eine positive Bilanz ziehen können. Mit den PlanKorridoren haben wir einen neuen Steuerungsansatz eingeführt, um die Planmäßigkeit von Zügen zu verbessern und den Verkehr auf hochbelasteter Infrastruktur robuster zu machen. Im vergangenen Jahr ist es uns gelungen, im Korridor West, Köln – Dortmund, Verspätungen von insgesamt 6.000 Zügen zu vermeiden. Nach dem Prinzip »Pünktliche Züge müssen pünktlich bleiben, unpünktliche Züge dürfen keine weitere Unpünktlichkeit bei anderen Zügen verursachen« arbeiten wir auch im laufenden Jahr weiter.

2019 konnten wir auch bei Neu- und Ausbauprojekten wichtige Meilensteine realisieren und damit die Kapazität des Schienennetzes weiter steigern.

Nach einer dreijährigen Bauzeit wurde am 15. Dezember 2019 pünktlich die S-Bahn-Anbindung des neuen Stadtteils Gateway Gardens am Frankfurter Flughafen in Betrieb genommen. Die attraktive und leistungsfähige Anbindung leistet einen konkreten Beitrag zur Klima- und Mobilitätswende. Es wird eine Entlastung des angrenzenden Straßennetzes von rund 27 Prozent erwartet. In nur knapp zehn Minuten ist das Gewerbegebiet mit künftig 18.000 Arbeitsplätzen mit den Linien S8 und S9 vom Frankfurter Hauptbahnhof aus erreichbar.

Auch beim Projekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München wurden zwei wesentliche Meilensteine erreicht. Es konnte die Zustimmung des Bundes, des Freistaats Bayern und der Landeshauptstadt München zu entscheidenden Projektoptimierungen und zur integrierten Gesamtlösung am Hauptbahnhof inklusive der Vorhaltemaßnahmen für einen späteren Bau der U9 gewonnen werden. Die Projektoptimierungen ermöglichen mit den Umplanungen zur integrierten Lösung am Hauptbahnhof eine Inbetriebnahme im Jahr 2028. Im Herbst vergangenen Jahres haben Arbeiten am Marienhof, am Bahnhof Laim und am Hauptbahnhof München begonnen.

Neben klassischen Modernisierungs-, Neu- und Ausbaumaßnahmen haben wir 2019 auch einige digitale Projekte und innovative Technologien realisiert, die auf die Steuerung und Ausweitung der Netzkapazität einzahlen und die Digitalisierung des Schienennetzes vorantreiben.

Unter anderem hat das Projekt Digitale Kapazitätssteigerung die Click&Ride-App entwickelt. Die Anwendung macht durch eine intelligente, digitale und voll automatisierte Planung zusätzliche Kapazität auf der vorhandenen Infrastruktur nutzbar. Click&Ride bietet weltweit erstmalig eine voll automatisierte Fahrplanerstellung mit Buchungsmöglichkeit ohne einen manuellen Arbeitsschritt durch einen Fahrplanmitarbeiter. Das Projekt ermöglicht die Steigerung der Kapazität um mindestens 3 Prozent bei gleichzeitiger Reduktion der mittleren Fahrzeiten im Güterverkehr um mindestens 5 Prozent. Zudem garantiert die App ein Trassenangebot im kurzfristigen Gelegenheitsverkehr innerhalb von maximal drei Minuten. Der Beta-Betrieb begann im vergangenen Juni, in dem einige Verkehrsunternehmen die App testen konnten. Der Test war sehr erfolgreich. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 sind wir in den Vollbetrieb übergegangen.

Mit BIM (Building Information Modeling) kreieren wir für jedes unserer Bauprojekte planerisch ein virtuelles Zwillingbild, was viele Vorteile gegenüber der herkömmlichen Art des Bauens bringen wird. So ist beispielsweise die Planungsqualität höher, Kosten und Termine können mit größtmöglicher Transparenz besser kalkuliert und eingehalten werden. Das erleichtert nicht nur den Bau neuer Infrastruktur, sondern auch die Instandhaltung profitiert durch den Einsatz von BIM, da von Beginn an alle Informationen wie Gerätebezeichnungen, Anleitungen und Wartungspläne in der Instandhaltung direkt im digitalen Modell hinterlegt sind. Beispielprojekte für BIM-Planungen sind die Strecke Karlsruhe—Basel und der Hauptbahnhof in Hannover.

Digitale Stellwerke stellen gemeinsam mit der funkbasierten europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS die Basiselemente zur Digitalisierung des Schienenverkehrs dar. Wir haben unser Wort gehalten und konnten im Oktober ein weiteres Digitalisierungsprojekt abschließen. Auf der Strecke Rostock-Bramow—Warnemünde Werft wurde das digitale Stellwerk (DSTW) Warnemünde in Betrieb genommen. Damit wurde der nächste Meilenstein für die digitale Leit- und Sicherungstechnik (DLST) erreicht. Bis 2023 folgen drei weitere DSTW an den Standorten Meitingen—Mertingen, Harz-Weser-Netz sowie Koblenz—Trier. Anschließend beginnt die Bahn mit dem Flächen-Rollout der digitalen Stellwerkstechnik.

Ungeachtet der Wichtigkeit sämtlicher vorgenannten Themen bilden unsere 44.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Rückgrat der DB Netz AG. Seit 2019 verstärken uns knapp 5.200 neue Kolleginnen und Kollegen sowie weitere 1.340 Nachwuchskräfte. Für das Jahr 2020 suchen wir rund 6.600 neue Kolleginnen und Kollegen (inklusive rund 1.400 Nachwuchskräften), mit denen wir gemeinsam unseren Beitrag für eine starke Schiene in Deutschland leisten.

Es gibt noch viel zu tun. Auch 2020 werden wir den Fokus auf die Erfüllung unserer Ziele legen und weiter an der Modernisierung des Bestandsnetzes, dem Ausbau der Netzkapazität und der Digitalisierung des Schienennetzes arbeiten. Die Grundlage dafür haben wir im vergangenen Jahr geschaffen, und nun gilt es, dranzubleiben.

Auch in Zeiten der Coronapandemie leistet die DB Netz AG mit einer verlässlichen Zurverfügungstellung ihrer Infrastruktur einen wichtigen Beitrag zur stabilen Grundversorgung der Bevölkerung. Allerdings lässt sich bereits absehen, dass die Auswirkungen der Pandemie auf die Mobilität der Menschen das Geschäftsjahr 2020 erheblich negativ beeinflussen werden. Davon lassen wir uns aber nicht beirren. Die Bahn ist und bleibt der Schlüssel für eine nachhaltige Mobilitätswende.

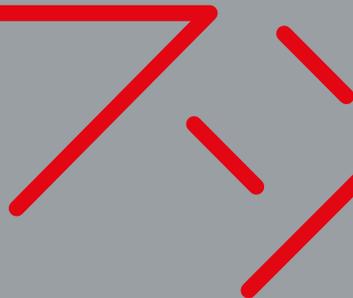
Mit freundlichen Grüßen



*Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG*



Lagebericht



**8 Angaben zur Unternehmensführung
und zur Gesellschaft**

9 Rahmenbedingungen

**12 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage**

16 Nichtfinanzielle Kennzahlen

18 Nachhaltigkeit

19 Strategie

20 Weitere Informationen

23 Nachtragsbericht

24 Chancen- und Risikobericht

26 Prognosebericht

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört per 31. Dezember 2019 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon 10 Mitglieder Anteilseignervertreter und 10 Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören per 31. Dezember 2019 sechs Frauen an.

Hinsichtlich des Frauenanteils konnte die DB Netz AG bereits zum Jahresende 2019 die Zielwerte des Jahres 2020 erreichen.

	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
Frauenanteil – in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	16,7	16,7	16,7
Aufsichtsrat	30,0	30,0	30,0
Erste Führungsebene	9,4	8,3	8,3
Zweite Führungsebene	20,4	20,2	19,5

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist ab dem 1. Januar 2020 dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (ab dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

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

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

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

Das Ergebnis nach Steuern der DB Netz AG reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 107 Mio. € auf 402 Mio. € und blieb damit unter den Erwartungen. Grund hierfür war unter anderem die Zuführung zu Rückstellungen aufgrund von Rückbauverpflichtungen.

Rahmenbedingungen

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

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine nachlassende Inflation, eine weiterhin solide Beschäftigungssituation sowie höhere Löhne und Gehälter bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr (SPV). Trotz einer insgesamt stabilen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland ging die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland im Berichtsjahr zurück. Dies wurde vor allem getrieben durch die rückläufige Entwicklung in deutschen Schlüsselindustrien mit hohen schienenaffinen Transportbedarfen wie Stahl, Chemie und Automotive.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit der integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist gleichzeitig Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen EVU zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung durch die mit sehr weitgehenden Befugnissen ausgestatteten Regulierungsbehörden, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der BNetzA, stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. 2019 nahm die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter zu.

TRASSENACHFRAGE ANGESTIEGEN

Die Trassennachfrage entwickelte sich im Berichtsjahr insgesamt leicht positiv und lag mit 1.076 Mio. Trkm um 0,4% über dem Vorjahreswert von 1.071 Mio. Trkm. Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen DB-konzernexterne Kunden weiter Marktanteile, während die Nachfrage DB-konzerninterner Kunden im Wesentlichen im SGV und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zurückging. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne EVU lag im Berichtsjahr mit 368 Mio. Trkm um 19 Mio. Trkm (+5%) über dem Vorjahreswert, dies entspricht rund +2% Wachstum bei den Marktanteilen.

Der Anstieg der Trassennachfrage über alle Verkehrsarten (+5 Mio. Trkm) erfolgte im Wesentlichen im SPV mit +13 Mio. Trkm. Hierbei spielte die Schnellfahrstrecke Berlin–München eine wichtige Rolle, die unter anderem ein Grund für das Wachstum der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Höhe von +3 Mio. Trkm war. Die positive Entwicklung im SPNV begründet sich durch Mehrbestellungen infolge höherer Regionalisierungsmittel, wobei ein weiterhin hohes Bauvolumen die Trassennachfrage gedrückt hat. Von der positiven Entwicklung im SPNV konnten im Wesentlichen die konzernexternen EVU profitieren (+18 Mio. Trkm). Der Nachfragerückgang der DB-konzerninternen Kunden konnte durch Mehrbestellungen infolge der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf –8 Mio. Trkm gemindert werden.

Die Trassennachfrage im SGV fiel vor allem infolge der Konjunkturabschwächung sowie personeller Engpässe geringer aus als im Vorjahr (–9 Mio. Trkm), wobei die DB-konzerninternen Kunden den Hauptteil trugen (–8 Mio. Trkm).

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

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entsprach damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST SPÜRBAR

Der SPV in Deutschland wuchs 2019 robust und über dem Niveau des Gesamtmarktes. Dementsprechend stieg der Marktanteil des SPV leicht. SPNV und SPFV profitierten dabei von der weiterhin guten Einkommens- und Beschäftigungssituation bei gegenläufig leicht sinkenden Kraftstoffpreisen. Punktuelle Angebotsanpassungen und -ausweitungen stützten die Entwicklung.

Der DB-Konzern verzeichnete 2019 bei DB Fernverkehr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung bei DB Regio ging hingegen zurück.

DB-konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im SPNV moderat gegenüber dem Vorjahr. FlixTrain baute sein Angebot im SPFV aus.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

2019 wurde im deutschen Güterverkehrsmarkt nur ein sehr moderater Leistungszuwachs erzielt. Dabei schwächte sich die Entwicklung im Jahresverlauf durch die gesunkene Nachfrage infolge der Industrierezession erneut ab. In diesem Umfeld entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlich.

In der Binnenschifffahrt wurden die schwachen Konjunkturimpulse durch den Wegfall negativer Effekte infolge des extremen Niedrigwassers im Vorjahr deutlich überkompensiert. Der Lkw-Verkehr wuchs 2019 nur noch schwach. Der SGV konnte vor allem wegen der rückläufigen Entwicklung in der für Güterbahnen bedeutenden Stahl-, Chemie- sowie Autoindustrie das Vorjahresniveau nicht erreichen. Der Nachfragerückgang aus diesen Schlüsselindustrien betraf insbesondere den SGV des DB-Konzerns.

Die DB-konzernexternen Bahnen verzeichneten insgesamt eine schwache Entwicklung. Die Verkehrsleistung ging nach DB-internen Berechnungen erstmals seit zehn Jahren leicht zurück. Belastend wirkten unter anderem schwache Konjunkturimpulse und Rückverlagerungen von Leistungen zur Binnenschifffahrt, die im Vorjahr infolge des extremen Niedrigwassers übernommen wurden. Gegenläufig stützend wirkten sich unter anderem intramodale Verkehrsverlagerungen vor allem infolge von Qualitätsproblemen und Ressourcenengpässen bei DB Cargo sowie Markteintritte ehemaliger Kooperationspartner auf deutschen Streckenabschnitten aus.

Der Marktanteil des SGV sank infolge des insgesamt deutlichen Leistungsrückgangs erneut.

Politisches Umfeld

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT VERÖFFENTLICHT ERSTE ERGEBNISSE

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 hat 2019 in einem Zwischenbericht Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrs-

sektor erarbeitet. Auch in den anderen fünf 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 vertreten.

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

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 CO₂-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des SPV, unter anderem durch die geplante Anhebung der Mittel gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und der Regionalisierungsmittel (**NACHTRAGSBERICHT**  23). Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des SGV. Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des SGV sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten Kapitalerhöhungen (**NACHTRAGSBERICHT**  23), 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 SPV in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE FÜHRT ARBEIT FORT

Das im Vorjahr initiierte Zukunftsbündnis Schiene soll Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik angehen. 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. Ende 2020 beziehungsweise spätestens im Frühjahr 2021 soll ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) vorliegen. Die Arbeit aller Arbeitsgruppen wird fortgesetzt.

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR WIRD WEITER UMGESETZT

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat im Berichtsjahr zweimal mit Spitzenvertretern aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Branche getagt. Die Sofortmaßnahme Trassenpreisförderung konnte ab 1. Juli 2018 mit einer Laufzeit von fünf Jahren umgesetzt werden. Für die Förderung standen 2019 Mittel in Höhe von 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 SGV ist im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € vorgesehen. Hierfür wird derzeit eine Förderrichtlinie erarbeitet.

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

BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2020

Die BNetzA 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 SPFV sowie SGV wurden die Preise gegenüber Vorjahr um rund 2,4% angehoben. Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 und TPS 2019 wurden durch die BNetzA die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben

und für Standardzüge des SGV 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 DIE NETZFABRPLANPERIODE 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. Eine Anpassungsklausel sieht die mögliche Anhebung der Obergrenze vor, wenn die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III bis Anfang 2020 abgeschlossen und als sogenannte qualifizierte Vereinbarung von der BNetzA anerkannt wird, um LuFV-induzierte Instandhaltungsaufwendungen zu berücksichtigen.

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 SPV 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, dass das Anreizsystem frühestens zum Fahrplanwechsel 2020/2021 einzuführen ist. 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.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Die Frist zur Erfüllung der Versorgung der Hauptschiene mit Mobilfunk aus der Frequenzauktion 2015 ist Ende 2019 abgelaufen. Nach Angaben der Mobilfunknetzbetreiber konnten die Hauptverkehrswege zum Jahresende noch nicht in vollem Umfang versorgt werden. Die BNetzA prüft die Gesamterfüllung und etwaige hieraus entstehende Kon-

sequenzen. Um dem Kundenwunsch nach lückenloser Konnektivität und unterbrechungsfreier Telefonie während der Bahnfahrt Rechnung tragen zu können, gerät die Umsetzung der Versorgungsaufgaben 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.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Während der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus dem Jahr 2011 die Auffassung vertreten hatte, dass Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auch nochmals zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden können, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Jahr 2017 entschieden, dass die zivilgerichtliche Überprüfung europarechtswidrig sei und zu Diskriminierungen führen könne. Mit Urteil vom 29. Oktober 2019 hat der BGH das Urteil des EuGH wiederum insoweit einschränkend ausgelegt, als dass er die zivilgerichtliche Überprüfbarkeit von regulierten Eisenbahninfrastrukturentgelten am Maßstab des kartellrechtlichen Missbrauchsverbots

(Art. 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 Eisenbahninfrastrukturentgelte gegen Art. 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 Eisenbahninfrastrukturentgelten 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 haben. Die Beschlüsse sind noch nicht bestandskräftig.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 12 — Umsatzentwicklung
- 12 — Ergebnisentwicklung
- 13 — Finanzlage
- 13 — Kapitalflussrechnung
- 13 — Investitionen
- 15 — Infrastrukturzuschüsse
- 15 — Bilanzstruktur

Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.937 Mio. € und liegt damit um 99 Mio. € (+2%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.838 Mio. €). Mit 88% (im Vorjahr: 87%) entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 4% (im Vorjahr: 4%) resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung sonstiger Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen. Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 1.794 Mio. € (im Vorjahr: 1.712 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 30% (im Vorjahr: 29%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns liegt im Berichtsjahr bei 4.143 Mio. € (im Vorjahr: 4.126 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 594 Mio. € um 47 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 641 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere geringere Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen.

Der Materialaufwand lag mit 1.993 Mio. € um 32 Mio. € unter dem Vorjahreswert (2.025 Mio. €). Der Rückgang resultierte insbesondere aus niedrigeren Sonderbelastungen im Instandhaltungsaufwand (Witterungsschäden).

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und dem höheren Mitarbeiterbestand um 7% beziehungsweise 192 Mio. € auf 2.942 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2 % beziehungsweise 12 Mio. € auf 748 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 122 Mio. € auf 1.255 Mio. € zu verzeichnen, im Wesentlichen aufgrund von Rückstellungszuführungen für Rückbauverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21.

Das Betriebsergebnis hat sich damit um 134 Mio. € auf 570 Mio. € reduziert.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 2 Mio. € auf 16 Mio. €.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 25 Mio. € auf –184 Mio. €, insbesondere aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus.

Das Ergebnis nach Steuern von 402 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit unseren im Lagebericht 2018 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2019. Das Ergebnis nach Steuern ist vor allem aufgrund der Zuführung zur Rückstellung für Rückbauverpflichtungen etwas stärker als prognostiziert gesunken.

Finanzlage

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. 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 der DB AG bestätigt. Der Ausblick wurde allerdings infolge der schwachen Entwicklung wesentlicher Kennzahlen von »stabil« auf »negativ« angepasst. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter  www.DB.DE/RATING verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2019 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2019 mit 1.305 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

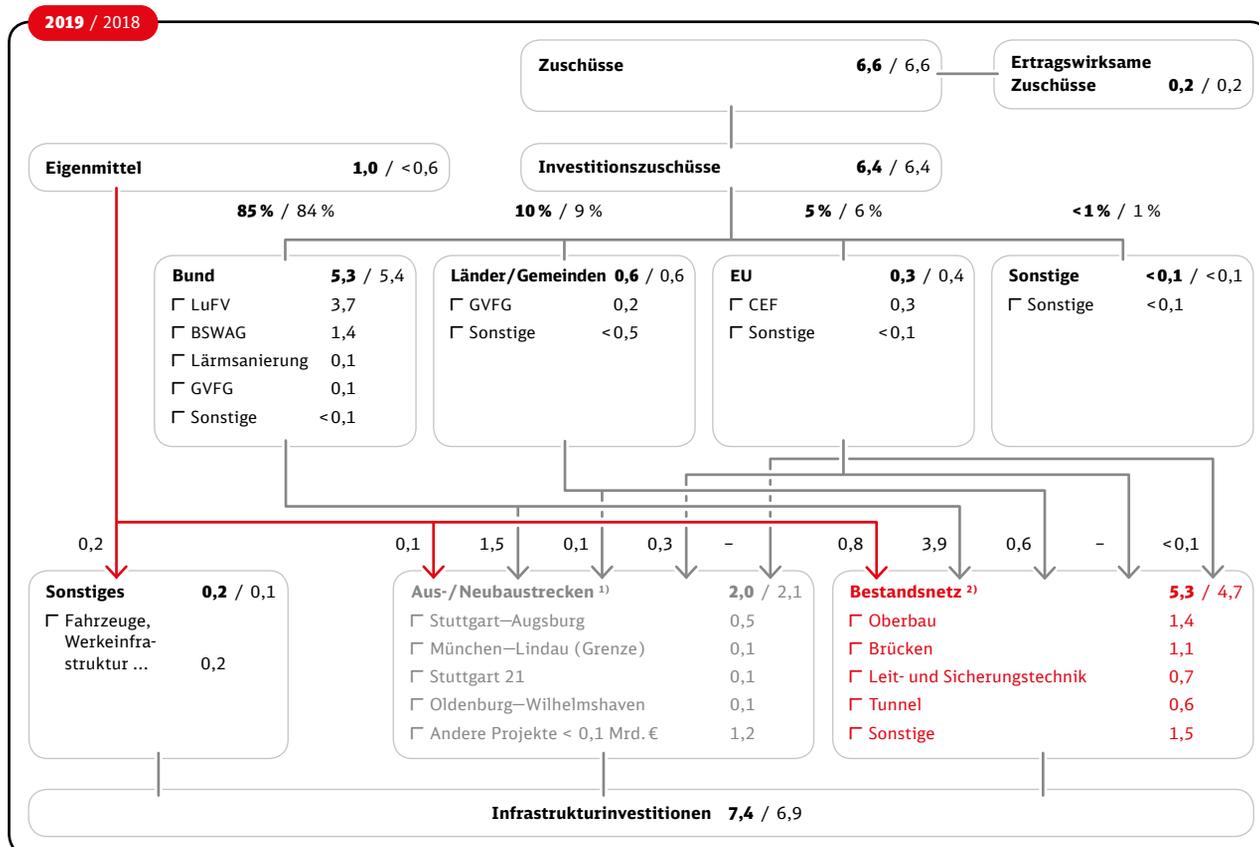
Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 975 Mio. € und lag damit um 82 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 573 Mio. € auf 7.322 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 494 Mio. € auf 6.347 Mio. €. Grund war vor allem die Aufnahme langfristiger Konzerndarlehen. Per 31. Dezember 2019 verfügte die DB Netz AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 7.434 Mio. € und lagen damit um 8 % über dem Vorjahreswert von 6.892 Mio. €. Das Investitionsvolumen wurde sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz gesteigert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 1.047 Mio. € (im Vorjahr: 554 Mio. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert insbesondere aus dem Projekt Stuttgart 21.

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen DB Netz AG 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.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 72% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.448 Mio. €, Investitionen in Brücken mit 1.060 Mio. €, in Leit- und Sicherungstechnik mit 675 Mio. € sowie in Tunnel mit 593 Mio. €.

Rund 28% des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart–Augsburg mit 477 Mio. €, Stuttgart 21 mit einem Anteil im Bedarfsplan von 125 Mio. €, die Ausbaustrecke 48 München–Lindau–Grenze D/A mit 120 Mio. € und die Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven mit 98 Mio. €.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2019 auf 7.037 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 6.682 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONS-PROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.041 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 6 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

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

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

Infrastrukturzuschüsse

Die DB Netz AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse in Höhe von 6.552 Mio. € (im Vorjahr: 6.550 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 6.387 Mio. € (im Vorjahr: 6.338 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die LuFV und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB Netz AG nach dem GVFG sowie dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Für Infrastrukturinvestitionen in die trans-europäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (TEN und Connecting Europe Facility [CEF]). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Netz AG in geringfügigem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter  www.db.de/investitionen verfügbar.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Vorjahresende um 407 Mio. € auf 20.554 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2019 auf 19.635 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2018: 19.317 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96 % (per 31. Dezember 2018: 96 %) und die Anlagendeckung bei 82 % (per 31. Dezember 2018: 81 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2019 auf 914 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2018: 824 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen lag bei 4 % (per 31. Dezember 2018: 4 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten lagen mit 5 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2018: 6 Mio. €).

Das Eigenkapital belief sich wie zum Vorjahresende unverändert auf 8.264 Mio. €. Die Eigenkapitalquote sank geringfügig auf 40 % (per 31. Dezember 2018: 41 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2019 an der Bilanzsumme einen Anteil von 38 % (per 31. Dezember 2018: 36 %). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 22 % (per 31. Dezember 2018: 23 %) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 849 Mio. € um 6 % über dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betrafen die Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 (+ 67 Mio. €), die Rückstellungen für Prozessrisiken (+ 30 Mio. €) und die Rückstellungen für den Rückbau von Oberleitungen über stillgelegten Gleisen (– 16 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 765 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 939 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 8.952 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 8.165 Mio. €). Davon resultierten 8.552 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 7.765 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 400 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2019 auf 44 % (per 31. Dezember 2018: 41 %).

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
AKTIVA		
Anlagevermögen	95,5	95,9
Umlaufvermögen	4,5	4,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	40,2	41,0
Rückstellungen	4,1	4,0
Verbindlichkeiten	54,3	53,2
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	43,6	40,5
Rechnungsabgrenzungsposten	1,4	1,8
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.554	20.147

Nichtfinanzielle Kennzahlen

16 — Qualität
17 — Mitarbeiter

Qualität

PÜNKTLICHKEIT GESTIEGEN

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms insgesamt verbessern. Hier zahlten sich Maßnahmen wie die Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit und das Präventionsprogramm Infrastruktur sowie die konsequente Fortführung der DB-konzernweiten Aktivitäten wie PlanStart 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. Auch hier wirkten sich die genannten Maßnahmen positiv aus.

VEGETATIONSMANAGEMENT WEITERENTWICKELT

In den vergangenen Jahren haben Extremwetterlagen mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Deshalb setzt der DB-Konzern 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 Bereichen hinter dieser Zone. Ergänzend fördert der DB-Konzern zukünftig an besonders gefährdeten Standorten auch robuste Vegetationsformen. Ziel ist es, die relevanten Baumbestände dort forstwirtschaftlich so zu entwickeln, dass sie gegenüber Extremwetterlagen deutlich robuster werden. Im Berichtsjahr wurde dieser Ansatz weiterentwickelt. Unter anderem sollen bis Ende 2022 alle Baumbestände entlang des gesamten Schienennetzes inspiziert werden. Durch die darauffolgende Entnahme oder Förderung von Bäumen sollen die Bestände stabilisiert werden.

LAGEZENTREN FÜR BESSERES BAUMANAGEMENT UND MEHR PÜNKTLICHKEIT LEISTEN BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER LEISTUNGSQUALITÄT

Um trotz des intensiven Baugeschehens auf der Schieneninfrastruktur die Einschränkungen für den Schienenverkehr so gering wie möglich zu halten, wurde im Vorstandsressort Infrastruktur das Lagezentrum Bau eingerichtet. Bauauswirkungen können genauer prognostiziert, Gegenmaßnahmen entwickelt und Verspätungen reduziert werden. Durch ein verbessertes Management der Baustellen haben Verspätungen gegenüber 2015 um 40% abgenommen – bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 31% sowie einer Steigerung der Verkehrsmenge um mehr als 3%. Der erwartete Anstieg der Investitionen in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der DB-Konzernstrategie Starke Schiene wird die Bedeutung des Lagezentrums Bau weiter steigern.

Das ebenfalls im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit dient der Entwicklung und Umsetzung übergreifender 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 der DB Netz AG 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 erfolgreich umgesetzt.

LEICHTE VERBESSERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Berichtsjahr stieg die Kundenzufriedenheit der DB Netz AG erstmals seit 2016 wieder leicht von 64 auf 65 Zufriedenheitsindex-(ZI-)Punkte. Trotzdem wurde der Zielwert von 74 ZI-Punkten deutlich verfehlt. Die Kunden bewerteten vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen kritisch. Stärken liegen aus Kundensicht in den Bereichen Servicekompetenz und Netzfahrplan. Die Kunden honorierten hier unter anderem die forcierten Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Insbesondere die Stärkung der Fahrplänenberatung zur Vorbereitung des Netzfahrplans wurde vom Markt sehr positiv angenommen.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich von 42.816 Mitarbeitern auf 44.506 Mitarbeiter per 31. Dezember 2019 erhöht (+1.690 Mitarbeiter). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 39% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 34% unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem hohen Durchschnittsalter von rund 44,9 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitern ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar (Durchschnittsalter 2018: 45,5). Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Professionalisierung des Rekrutierungs- und Bewerbermanagements im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl neuer Mitarbeiter ist bei der DB Netz AG im Berichtsjahr auf Rekordniveau: 5.160 Mitarbeiter haben neu begonnen, bei der DB Netz AG zu arbeiten, darin enthalten sind 682 Auszubildende/dual Studierende, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem entgegen stehen 3.471 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge (inklusive Abgängen in den erweiterten Personalbestand, zum Beispiel aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals) und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns.

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

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-)Schulen, aber auch im Unternehmen – beispielsweise Tage der offenen Tür – durchgeführt. Im Laufe des Jahres wurden die bestehenden Rekrutierungsformate gemeinsam mit dem Bereich Personalgewinnung überarbeitet. Es wurden die Formate Informationstage und Praxistage – einmal mit dem Fokus Verkehrsberufe und einmal mit dem Fokus technische Berufe – kreiert. Die Informationstage vermitteln den Schülern einen Überblick über die Ausbildungsberufe sowie die Vorteile einer Ausbildung bei der DB. Die Praxistage ermöglichen einen unkomplizierten Erstkontakt mit der DB Netz AG und dem möglichen Ausbildungsberuf. Begleitet werden sie von Fachbereichsvertretern, die den Schülern die dort vorgestellten Berufsbilder mithilfe von Anschauungsmaterialien und digitalen Techniken, wie beispielsweise Virtual-Reality-Brillen, erlebbar machen. Ergänzend hierzu wurde ein Relaunch der DB-Karriereseite sowie der Stellenbörse vorgenommen. Diese wirkt nun noch attraktiver und zielgruppengerechter in Aufbau und Sprache.

START FÜR RUND 1.340 NEUE NACHWUCHSKRÄFTE BEI DER DB NETZ AG

Auch bei der Rekrutierung der Azubis ist das Berichtsjahr ein Rekordjahr gewesen: Im Herbst 2019 haben rund 1.220 Auszubildende und rund 120 dual Studierende ihre Ausbildung begonnen. Allein rund 660 Ausbildungsplätze davon wurden für angehende Fahrdienstleiter angeboten. Insgesamt bewegten sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / -VERHANDLUNGEN

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018/2019 begannen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober 2018.

Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland. Im Dezember 2018 wurde eine Tarifeinigung mit der EVG erzielt. Mit dem Tarifabschluss mit der GDL Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1% über die Laufzeit des Tarifvertrags, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.

Als Ergebnis der Tarifverhandlungen wurde auch das individuelle Wahlrecht zur Arbeitszeit ausgeweitet. Arbeitnehmer können ab 2020 erneut zwischen einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub wählen. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2021.

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

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können Tarifmitarbeiter 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. Das Angebot ergänzt die

bestehenden Möglichkeiten der Verwendung von Mehrarbeit für Tarifmitarbeiter wie die Einbringung von Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstagen und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto. Beide Modelle (Langzeitkonto und bAV) werden vom Arbeitgeber zusätzlich gefördert.

MITARBEITERZUFRIEDENHEIT AUF STABILEM NIVEAU

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

Von Anfang März bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 2.319 der 2.338 Teamworkshops durchgeführt. Dies entspricht einer Durchführungsquote von 99%, womit die DB Netz AG die konzernweite Zielquote der durchgeführten Teamworkshops von 95% um 4 Prozentpunkte übertroffen hat.

Für die DB Netz AG wurden insgesamt 4.164 Maßnahmen vereinbart. Schwerpunktmäßig wurden vor allem für die Handlungsfelder Zusammenarbeit (25%), Kommunikation und Information (21%), Arbeitsbedingungen (19%) sowie Aufgaben und Tätigkeiten (16%) Maßnahmen abgeleitet.

Nachhaltigkeit

Auch in der neuen Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns spielen die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine wesentliche Rolle. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starke Schiene leisten wird.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist zudem über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns (»Wir gestalten Fortschritt und Zukunft«) beschreibt seinen Gestaltungsanspruch, übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation.

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

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

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

Strategie

19 — Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

19 — Starkes Netz

20 — Strategische Weichenstellungen 2019

Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt. Die neue Strategie löst die 2012 eingeführte Strategie DB2020 ab. Die Ende 2018 vorgestellte Agenda für eine bessere Bahn ist in den neuen strategischen Ansatz integriert worden. Mit der neuen Strategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern, zu dem auch die DB Netz AG gehört, steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der Starke Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starke Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Starkes Netz

Die DB Netz AG übernimmt Verantwortung im Rahmen der Dachstrategie und teilt die gemeinsame Vision: Deutschland braucht eine starke Schiene. Die Umsetzung erfolgt bei der DB Netz AG im Rahmen der gesamten Linienorganisation, aber auch mithilfe des Unternehmensprogramms Starkes Netz, das das Unternehmensprogramm Zukunft Netz ablöst. Auch die bisherigen strategischen Schwerpunkte Qualität, Kapazität und Einfachheit gingen in die neue Strategie mit ein und werden dort konsequent weitergeführt. Ausgesprochenes Ziel der Starke Schiene ist es, die Bahn für die Zukunft robuster, schlagkräftiger und moderner aufzustellen. Auch hierzu leistet die DB Netz AG einen wesentlichen Anteil und arbeitet fokussiert im Einklang mit den Konzernzielen insbesondere daran, die Bahn von morgen vor allem robuster zu machen. Dies bedeutet unter anderem, die Kapazität der Infrastruktur nachhaltig zu steigern – mehr Trassen bedeuten schließlich mehr Verkehre.

Für ein besseres Management der Kapazitäten und um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, arbeitet die DB Netz AG an drei großen Themen, die eng miteinander ver-

knüpft sind: dem Ausbau der Infrastruktur, der Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland und dem Integrierten Kapazitätsmanagement Netz. Vor allem der Neu- und Ausbau und die Digitalisierung der Schiene werden jedoch erst langfristig spürbare Auswirkungen auf die Qualität und Kapazität im Netz haben. Konkretes Ziel ist es, die Betriebsleistung langfristig um bis zu 30% zu steigern.

Die Kapazitätserhöhung wird durch die Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten vorangetrieben und gezielt durch Maßnahmen der Projektbeschleunigung, wie Building Information Modeling (BIM), forciert. Und mit dem Projekt Netzkonzeption 2040 wird der Masterplan für die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur geschaffen.

Mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung soll bis 2040 der flächendeckende Rollout digitaler Stellwerke und der ETCS-Technologie für das deutsche Schienennetz erfolgen. Auch die Digitalisierung des Bahnbetriebs soll langfristig für mehr Leistung, mehr Effizienz und mehr Qualität sorgen.

Die DB Netz AG wandelt sich vom Infrastrukturmanager hin zum Kapazitätsmanager – im Rahmen des Integrierten Kapazitätsmanagements Netz wird daher eine neue Steuerungsphilosophie etabliert, um Angebot und Nachfrage vor allem in den hoch nachgefragten Netzteilen bestmöglich in Einklang zu bringen.

Von Bedeutung ist darüber hinaus die Qualität des Bestandsnetzes. Um unter anderem die Pünktlichkeit weiter zu erhöhen, werden diverse Maßnahmen vorangetrieben. Die Verbesserung der Anlagenrobustheit soll beispielsweise durch die Umsetzung der LuFV III im Zeitraum 2020 bis 2029 erreicht werden. Die Planmäßigkeit im Betrieb sowie die Sicherheit werden darüber hinaus weiter erhöht. Dies gelingt unter anderem durch die Automatisierung und Digitalisierung von Anwendungen.

Um all diese Themen effektiv umzusetzen, bedarf es auch der entsprechenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Plan ist, in den nächsten Jahren konzernweit 100.000 neue Mitarbeitende einzustellen, wovon rund 20% ihren Platz bei der DB Netz AG finden sollen. So konnte die DB Netz AG 2019 bereits 5.160 neue Kolleginnen und Kollegen begrüßen, hinzu kamen 1.340 Nachwuchskräfte (Auszubildende und dual Studierende). Die DB Netz AG hat sich zum Ziel gesetzt, über

4.000 neue Mitarbeitende pro Jahr in den nächsten Jahren an Bord zu nehmen, zu qualifizieren und langfristig zu binden. Um dies zu erreichen, werden der Wissenstransfer – auch mithilfe der Digitalisierung – sowie die Deckung des Personalbedarfs in demografisch angespannten Bereichen nachhaltig gestaltet.

Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein weiterer Fokus auf stabilen Prozessen. Die DB Netz AG legt mit dem Ende-zu-Ende-Prozessmodell die Basis für die Umsetzung einer prozess- und kundenorientierten Aufbauorganisation. Alle Leistungs- und Unterstützungsprozesse sollen zukünftig am Kunden ausgerichtet werden. Der Ende-zu-Ende-Prozess bildet auch die Grundlage für die Einführung von Lean-Management bei der DB Netz AG – denn Lean bedeutet, Arbeitsabläufe zu hinterfragen und auf Themen zu verzichten, die nicht darauf einzahlen, unsere Kunden sicher, pünktlich und preisgünstig ans Ziel zu bringen.

Weitere Informationen

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

Im Vorjahr hat 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.

Strategische Weichenstellungen 2019

Die gesellschaftspolitischen Entwicklungen im Jahr 2019 haben dem DB-Konzern, und hierbei auch verstärkt der DB Netz AG, viel Rückenwind gebracht. So hat die Bundesregierung im Herbst 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 verabschiedet, das der DB Netz AG zusätzliche Mittel unter anderem für die Realisierung der Digitalen Schiene, das Überbrückungsprogramm Stellwerke sowie den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes bringen wird. Die neue LuFV III ist eine der bedeutendsten Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr. Die Verlängerung der Laufzeit auf zehn Jahre schafft eine Planungssicherheit für die DB Netz AG. Die Neuorganisation der DB Netz AG, die unter dem Titel Pro2020 zum 1. Juni 2020 umgesetzt wird, bildet das organisatorische Fundament zur Umsetzung der strategischen Ziele.

- 20 — Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm**
- 20 — Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21**
- 21 — Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen**
- 21 — Weichendiagnose mit DIANA**
- 21 — Nationales Schienenlärmschutzgesetz tritt Ende 2020 in Kraft**
- 21 — Digitales Planen und Bauen soll Projektfortschritt beschleunigen**
- 22 — Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt läuft**
- 22 — Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 für das Bestandsnetz**

Am 19. Juni 2019 hat der Aufsichtsrat diesen Puffer freigegeben, um damit mögliche Kostensteigerungen aufgrund erhöhter Marktpreise bei den noch ausstehenden Vergaben zu finanzieren.

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben im Frühjahr 2018 umfangreich auf die Klage erwidert. Der DB-Konzern hat mittlerweile auf die

Klageerwiderung repliziert. Im Zuge der Replik wurde die Klage erweitert. Grundlage hierfür war die 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.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen

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 hat die DB Netz AG 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.

Weichendiagnose mit DIANA

Zur Erhöhung der Robustheit des Bestandsnetzes plant die DB Netz AG, den Anteil an zustandsbasierter und prädiktiver Instandhaltung zu steigern. Die grundlegende Voraussetzung für eine zustandsbasierte Instandhaltung ist die kontinuierliche Erfassung des technischen Zustands einer Anlage (Diagnose) und die Interpretation und Beurteilung der gesammelten Daten, unter anderem anhand des gültigen Regelwerks (Analyse).

Mit der Weichenantriebsdiagnose durch DIANA, beginnend im Jahr 2016, wurde der Weg in die zustandsbezogene Instandhaltung konsequent eingeleitet mit dem Ziel, die Anzahl der Störungen zu reduzieren. Die Anbindung von knapp 28.000 betriebsrelevanten Weichen ist weitestgehend abgeschlossen. Die erwarteten Qualitätseffekte werden seit 2018 kontinuierlich verfolgt. In 2019 konnten durch die Weichenantriebsdiagnose Erfolge von über 9.000 vermiedenen Lost Units beziehungsweise 3.500 vermiedenen Störungen nachgewiesen werden. In 2020 werden weitere Komponenten (unter anderem Weichenheizung, Wasserversorgungsanlagen) für die Diagnose erprobt.

Nationales Schienenlärmschutzgesetz tritt Ende 2020 in Kraft

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13. Dezember 2020, zum Fahrplanwechsel 2020/2021, 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 verkehrt eine große Zahl weiterer Güterwagen von in- und ausländischen EVU und Wagenhaltern auf dem deutschen Netz, die ebenfalls an die gesetzliche Vorgabe gebunden sind.

Digitales Planen und Bauen soll Projektfortschritt beschleunigen

Das BIM ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Der DB-Konzern ist erfolgreich in die Anwendung von BIM eingestiegen:

- ▣ Die DB Engineering&Consulting GmbH 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 moderne digitale Technologien zur Bestandsdatenerfassung, Planung und Bauüberwachung ein.
- ▣ DB Station&Service AG plant und baut seit Januar 2017 alle neuen Bahnhofsprojekte auf Basis der BIM-Methode.

Die DB Netz AG hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Seitens des Bundes wurde zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methode grundsätzlich zwendungsunschädlich ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG 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 Netz AG zu schaffen, der für die Simulation von Plan-, Bau- und Betriebsszenarien verwendet wird.

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 im ersten Quartal 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.

Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 für das Bestandsnetz

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

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 die DB AG 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 Mitteln des DB-Konzerns). 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (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 Funk für Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) 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, an deren Einhaltung auch die DB Netz AG mit höchster Anstrengung arbeiten wird. Die vereinbarten Ziele für die Qualitätskennzahlen sollen 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 die DB Netz AG 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.

Nachtragsbericht

23 — **Gesetze zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten**

23 — **Starterpaket Digitale Schiene**

Folgende berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden gemäß § 285 Nr. 33 HGB im **ANHANG DES JAHRESABSCHLUSSES**  44 erläutert:

- ▣ Vertragsabschluss der LuFV III am 14. Januar 2020 mit einer Laufzeit von zehn Jahren ab dem 1. Januar 2020,
- ▣ Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapakete der Bundesregierung (Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. €),
- ▣ Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (Erhöhung Regionalisierungsmittel und Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) durch Beschluss des Bundestags und Bundesrats Anfang 2020.

Außerdem sind folgende Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten:

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 Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz 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 der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) sowie digitalen Stellwerken (DSTW) soll ab 2020 in die Umsetzung gehen. Die zusätzliche Sperre des Bundesfinanzministeriums für die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel bis 2023 zur Umsetzung des sogenannten Starterpakets wurde im Januar 2020 aufgehoben. Das Starterpaket umfasst drei ausgewählte Pilotprojekte: 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.

Chancen- und Risikobericht

24 — Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

24 — Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

25 — Umfassendes Risikomanagementsystem

25 — Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

▣ **Produktion und Technik:** Unsere Tätigkeit als EIU basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung

und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

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

▣ **Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV II) abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 fest schreibt. Ab 2020 wird die Finanzierung durch die Folgevereinbarung (LuFV III) fortgeführt.

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

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

▣ **IT-/Telekommunikations-/Cyberrisiken:** Diese können sich zum Beispiel durch unzureichendes IT-Management ergeben, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

▣ Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:

- ▣ Personalaufwandsrisiken unter anderem durch hohe Tarifabschlüsse,
- ▣ Beschaffungs-/Energemarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen,
- ▣ finanzwirtschaftliche Risiken aus Zins-, Währungs- und Preisänderungen sowie aus sich ungünstig entwickelnden Faktorkosten,
- ▣ rechtliche und vertragliche Risiken,
- ▣ Compliance-Risiken.

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

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG für die Entwicklung im Folgejahr in Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung sowie Produktion/Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition vorwiegend in der Kategorie Produktion/Technik, insbesondere aufgrund höherer Risiken im Zusammenhang mit dem Einsatz von Herbiziden, erhöht. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

- 26 — **Konjunkturelle Aussichten**
- 26 — **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**
- 27 — **Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**
- 27 — **Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2020**

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2020 voraussichtlich etwa auf dem – allerdings niedrigen – Niveau von 2019 bleiben. Bauwirtschaft und robuster privater Konsum bleiben wesentliche Wachstumstreiber. Die Industrieproduktion wird auf dem Niveau von 2019 stagnieren, die Anlageninvestitionen sollten sich stabilisieren. Der Außenbeitrag wird sinken, da die Importe erneut stärker wachsen werden als die Exporte, wobei die Wachstumsraten das Niveau aus den Boomjahren bis 2018 mit deutlichem Abstand nicht erreichen werden.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2020 weiter wachsen, wenngleich schwächer als im Berichtsjahr. Neben klimapolitischen Maßnahmen wirken hier im Wesentlichen eine absehbar positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Löhne und Gehälter. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet. In diesem Umfeld wird für den SPV mit spürbaren Zuwächsen gerechnet. Unterstützend sollten Angebotsausweitungen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung wirken. Das Wachstum im Fernverkehr wird dabei außerdem getrieben durch eine preisbedingt steigende Nachfrage infolge der Mehrwertsteuersenkung auf Fernverkehrstickets. Im Nahverkehr dürfte die Inbetriebnahme des neuen, an das Berliner S-Bahn-System angeschlossenen Flughafens Berlin Brandenburg International ab Herbst zu einem Anstieg der Verkehrsleistung beitragen.

Für 2020 wird ein moderater Anstieg der Transportnachfrage im deutschen Güterverkehrsmarkt erwartet. Zu Beginn des Jahres wird noch mit einer Fortsetzung der negativen Konjunkturimpulse aus dem Berichtsjahr gerechnet. Allerdings sollten leichte Erholungs- beziehungsweise Stabilisierungstendenzen nach dem schwachen Berichtsjahr dies mehr als kompensieren. Unsicherheiten resultieren unter anderem aus der konkreten Ausgestaltung des Brexits und der Entwicklung von Zollkonflikten. Insbesondere personalbedingte Ressourcenengpässe werden den Markt auch weiterhin prägen und zu einem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck führen.

Das Wachstum des SGV in Deutschland dürfte weiterhin durch die schwache Entwicklung in den Bereichen Montan und Massengüter belastet werden. Positive Effekte werden aus der Entwicklung der Konsumgüterindustrie und in der Folge aus dem Kombinierten Verkehr erwartet. Zudem sollten eine steigende Wettbewerbsfähigkeit infolge von Qualitätsverbesserungen sowie Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr (unter anderem Trassenpreisförderung) zum Nachfrageanstieg beitragen. Dämpfend wird unter anderem die Entwicklung bei den Kohletransporten wirken, die weiter zurückgehen werden. Die Nachfrage aus der Stahlindustrie wird bestenfalls stabil auf dem abgeschwächten Vorjahresniveau liegen.

Insgesamt wird 2020 von einer positiven Entwicklung der Trassennachfrage ausgegangen:

- ▣ Im SPNV wird weiterhin eine positive Absatzentwicklung durch die erhöhten Regionalisierungsmittel erwartet.
- ▣ Ein Anstieg ist im Zuge von Angebotsausweitungen auch für den SPFV zu erwarten.
- ▣ Im SGV erwarten wir ebenfalls ein Mengenwachstum. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus der Entwicklung des makroökonomischen Umfelds, wie der konkreten Ausgestaltung des Brexits oder Handelsstreitigkeiten zwischen einzelnen Ländern.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2020 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2020

Mit dem Projekt Netzkonzeption 2040 wird der Masterplan für die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur geschaffen. Unabhängig von den diversen Finanzierungstöpfen werden ein tragfähiges Zielnetz 2040 und die Umsetzungsstufen auf dem Weg dorthin erarbeitet.

Zur Erhöhung der Robustheit und Stärkung des Systems Schiene wird sich die DB Netz AG auch 2020 auf das Thema Kunde und Kapazität konzentrieren. Maßnahmen des Kapazitätsmanagements Netz sollen sich unter anderem positiv auf die Pünktlichkeit auswirken, schaffen aber auch die Voraussetzungen, um potenzielle Mehrverkehre abbilden zu können. Für die kommenden Jahre gibt es entsprechende Qualitäts- und Kapazitätsziele, die mithilfe von kapazitätswirksamen Maßnahmen erreicht werden sollen. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Bündelung von Baumaßnahmen und deren Zuweisung in sogenannte Bautakte. Die durch Baumaßnahmen eigengenutzte Kapazität soll überregional optimiert und effizienter gestaltet werden. Einschränkungen durch Baumaßnahmen werden damit zum einen minimiert und zum anderen durch optimierte Baukommunikation transparenter für Kunden und Partner kommuniziert.

Aus Kundensicht steht auch die Umsetzung der Ende-zu-Ende-Prozesslandkarte im Geschäftsjahr 2020 im Fokus. Daran ausgerichtet werden anhand der DB-Dachstrategie Starke Schiene sowie der DB Netz-Strategie Starkes Netz spezifische Strategien für die einzelnen Ressorts des Geschäftsfelds abgeleitet.

Im Geschäftsjahr 2020 gehen wir von einer leicht steigenden Leistungsnachfrage und einer leichten Umsatzverbesserung aus. Gegenüber dem Berichtsjahr erwarten wir für das Jahr 2020 insbesondere aufgrund von höheren Personalaufwendungen ein deutlich rückläufiges Ergebnis.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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



Moderner werden

Der Zugverkehr in Deutschland wird zukünftig von digitalen Stellwerken (DSTW) gesteuert. Das DSTW in Warnemünde (Mecklenburg-Vorpommern) steuert seit März 2020 als erstes DSTW auch Fernzüge. Durch die digitalen Stellwerke entfallen die bisher individuellen Verbindungen zu einzelnen Stellelementen über teils kilometerlange Kabelbündel. Die Stellbefehle werden nun digital über Hochleistungs-Glasfaserkabel an Gleise, Weichen und Signale übermittelt.



Jahres- abschluss

30 Gewinn- und Verlustrechnung

30 Bilanz

31 Kapitalflussrechnung

32 Entwicklung des Anlagevermögens

33 Anhang

44 Anteilsbesitzliste

**45 Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	(15)	5.937	5.838
Bestandsveränderungen		-14	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	991	894
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	594	641
Materialaufwand	(18)	-1.993	-2.025
Personalaufwand	(19)	-2.942	-2.750
Abschreibungen		-748	-760
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.255	-1.133
Beteiligungsergebnis	(21)	16	14
Zinsergebnis	(22)	-184	-209
Ergebnis nach Steuern		402	509
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-402	-509
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	146	137
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		12.041	12.066
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		312	312
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9.077	9.100
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		3.999	4.189
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		87	88
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		563	518
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		2.793	2.318
		19.483	19.179
III. Finanzanlagen		6	1
		19.635	19.317
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	209	192
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	702	629
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3	3
		914	824
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	5	6
		20.554	20.147

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklagen	(7)	7.479	7.479
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		8.264	8.264
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	849	801
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.153	10.710
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	288	372
		20.554	20.147

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung)		402	509
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		721	715
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		2	2
Cashflow		1.125	1.226
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Finanzierungstätigkeit)		59	-13
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		-19	-17
Zahlungsunwirksame Erträge im Beteiligungsergebnis		-16	-14
Zunahme / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-129	-235
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-202	-193
Gewinn / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		-27	-70
Zinsaufwendungen / Zinserträge		184	209
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		975	893
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		87	125
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-36	-67
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-7.388	-6.819
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-5	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-1	-3
Erhaltene Zinsen		7	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		14	14
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-7.322	-6.749
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-174	-199
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-) Krediten		-	0
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		347	422
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		6.520	6.541
Rückzahlungen von Zuschüssen		-76	-38
Gezahlte Zinsen		-185	-203
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-509	-390
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		424	-281
Einzahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		0	1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		6.347	5.853
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	-3
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		3	6
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	3	3

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2019	Zu- gänge	Zu- schüsse	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Ab- schrei- bun- gen	Umb- chun- gen	Zu- schrei- bun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
<i>in Mio. €</i>														
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	52	27	-	-	-	79	-2	-4	-	-	-	-6	73	50
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	30	27	-	0	-	57	-	-	-	-	-	-	57	30
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	426	9	-1	0	0	434	-339	-22	0	-	0	-361	73	87
	478	36	-1	0	0	513	-341	-26	0	-	0	-367	146	137
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.208	26	-	1	-40	3.195	-554	0	-	-	11	-543	2.652	2.654
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	641	25	-9	7	-7	657	-329	-21	0	-	5	-345	312	312
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.234	999	-901	94	-10	14.416	-5.134	-212	0	-	7	-5.339	9.077	9.100
	18.083	1.050	-910	102	-57	18.268	-6.017	-233	0	-	23	-6.227	12.041	12.066
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.508	1.192	-1.110	125	-218	16.497	-12.319	-414	0	27	208	-12.498	3.999	4.189
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2	0	0	0	0	2	-2	0	-	-	0	-2	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	291	15	-4	3	-5	300	-203	-14	0	-	4	-213	87	88
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.352	95	-30	41	-16	1.442	-834	-61	0	-	16	-879	563	518
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.318	5.041	-4.332	-271	37	2.793	-	-	-	-	-	-	2.793	2.318
	38.554	7.393	-6.386	0	-259	39.302	-19.375	-722	0	27	251	-19.819	19.483	19.179
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	5	-	-	-	6	0	-	-	-	-	0	6	1
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	1	5	-	-	-	6	0	-	-	-	-	0	6	1
Anlagevermögen insgesamt	39.033	7.434	-6.387	-	-259	39.821	-19.716	-748	-	27	251	-20.186	19.635	19.317

Anhang

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

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

Der Jahresabschluss der DB Netz AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert. Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 73 Mio. € (146 Mio. € abzüglich Zuschüssen und Abschreibungen von 73 Mio. €, per 31. Dezember 2018: 127 Mio. € abzüglich Zuschüssen und Abschreibungen von 77 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB i. V. m. § 301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Erläuterungen zum Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierenden Prozentsätzen wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2019 für die zum Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg gehörende DB Netz AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,36% für überfällige Forderungen und 0,13% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10%. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten

Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und ähnliche) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2019 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtung von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2019 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden im Berichtsjahr die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,95%) ergibt sich per 31. Dezember 2019 ein Unterschiedsbetrag von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €), der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2019 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2019
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,69
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,64% (Vorruhestand) und 0,65% (Altersteilzeit), 1,29% (Jubiläum), 1,27% (Sterbegeld), 1,34% (mittelbare Altersversorgung) sowie 1,95% (Haftpflichtrenten) angewendet.

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten sowie Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von ge-

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

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

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

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

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

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter auf Seite 32 zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 54 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 85 Mio. €), von denen 27 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 62 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 41 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 6.387 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 6.338 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen 27 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) VORRÄTE

<i>in Mio. €</i>	31.12. 2019	31.12. 2018
Hilfs- und Betriebsstoffe	199	168
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	10	24
Insgesamt	209	192

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 99 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 113 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12. 2019	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2018
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	231	5	273
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	1
Sonstige Vermögensgegenstände	307	0	195
Insgesamt	702	7	629

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 121 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 102 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 193 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 231 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 21 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 27 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 17 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 15 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 30 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 35 Mio. €) enthalten.

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

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (5 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 6 Mio. €).

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 7.479 Mio. € aus.

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

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG in 2010.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Steuerrückstellungen	20	20
Sonstige Rückstellungen	800	754
Insgesamt	849	801

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (26 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 22 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 21 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (3 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 4 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Netz an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (3 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 4 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 29 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 27 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Verpflichtungen im Personalbereich	286	281
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	67	74
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	8	14
Prozessrisiken	94	64
Rückzahlungsverpflichtungen	60	85
Unterlassene Instandhaltung	88	86
Rückbauverpflichtungen	32	48
Übrige Risiken	165	102
Insgesamt	800	754

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen in Höhe von 32 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 34 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 22 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (34 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	31.12. 2019
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	73
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	0
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	34
davon abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	- 22
davon abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	- 12
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	73

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (108 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (108 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2018
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	765	159	606	-	939
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	-	400	-	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	420	412	8	4	465
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.191	2.815	6.376	3.896	8.523
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	376	376	0	0	382
davon aus Steuern	28	28	-	-	25
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.153	3.762	7.391	3.900	10.710
davon zinspflichtig	8.953	2.177	6.776	3.896	8.165

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen in Höhe von 939 Mio. € (174 Mio. € bis ein Jahr, 765 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 151 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 400 Mio. € (400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 465 Mio. € (458 Mio. € bis ein Jahr, 7 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 8.523 Mio. € (2.791 Mio. € bis ein Jahr, 5.732 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3.171 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. € größer ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 382 Mio. € (382 Mio. € bis ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 9.080 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 8.407 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 7.247 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 6.807 Mio. €), von denen 6.376 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 5.732 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 1.305 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 958 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 402 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 509 Mio. €), kurzfris-

tige Zinsverbindlichkeiten von 76 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 92 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 161 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 158 Mio. €) enthalten.

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

(11) PASSIVE RECHNUNGS- ABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 288 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 372 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (121 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 201 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

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

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	645	565
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	645	565

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 645 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 558 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 3 Mio. €. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Bestellobligo für Investitionen	7.037	6.682
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.025	1.230
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	725	676
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	693	644
Insgesamt	7.762	7.358

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

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

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	153	141
fällig 1 bis 5 Jahre	270	262
fällig über 5 Jahre	302	273
Insgesamt	725	676

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

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

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	-	0

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

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

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

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	-	0

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2019	2018
Trassenentgelte	5.212	5.105
Örtliche Infrastruktur	261	259
Sonstige Umsatzerlöse	464	474
Insgesamt	5.937	5.838

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Rückforderungen von Entgelten in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) enthalten.

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Berichtsjahr 991 Mio. € (im Vorjahr: 894 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 175 Mio. € (im Vorjahr: 170 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 816 Mio. € (im Vorjahr: 724 Mio. €).

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	79	68
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	356	348
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	108	109
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	248	239
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	67	113
Zuschreibungen auf Sachanlagen	27	45
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	32	50
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	2
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	31	14
Insgesamt	594	641
davon periodenfremd	148	240

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 67 Mio. € (im Vorjahr: 113 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 32 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, mit 27 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen sowie Ausgleichszahlungen des Bundes mit 21 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €).

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	130	89
davon Aufwendungen für Energie	168	144
davon Strom	124	113
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	18	6
davon sonstige Energien	19	18
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	25	25
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 63	- 80
Aufwendungen für bezogene Leistungen	293	291
davon eingekaufte Leistungen Transport	106	107
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	95	99
davon sonstige bezogene Leistungen	92	85
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.570	1.645
Insgesamt	1.993	2.025

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

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Löhne und Gehälter	2.396	2.246
davon für Arbeitnehmer	2.068	1.903
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	307	320
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	21	23
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	546	504
davon für Arbeitnehmer	472	427
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	74	77
davon für Altersversorgung	84	74
Insgesamt	2.942	2.750

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

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	184	185
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	23	28
Gebühren und Beiträge	45	43
Aufwendungen für Versicherungen	4	7
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	15	14
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	63	58
Forschungs- und Entwicklungskosten	27	23
Sonstige bezogene Dienstleistungen	505	494
davon bezogene IT-Leistungen	177	166
davon sonstige Kommunikationsdienste	37	36
davon sonstige Serviceleistungen	291	292
Aufwendungen aus Schadenersatz	32	10
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	40	43
Sonstige betriebliche Steuern	10	11
Übrige Aufwendungen	302	212
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	89	87
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	123	109
davon Währungskursverluste	1	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	89	14
Insgesamt	1.255	1.133
davon periodenfremd	45	49

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten vor allem mit 40 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

Die übrigen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 67 Mio. € aus der Zuführung zur Rückstellung für Baufeldfreimachung im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	-	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	16	14
Insgesamt	16	14

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	4	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	4	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-0	-1
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-190	-210
davon an verbundene Unternehmen	-176	-196
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-5	-8
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	0
davon Ertrag aus dem Deckungsvermögen	-	1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	-1
Insgesamt	-184	-209

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(23) FINANZMITTELFONDS

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

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

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH §20 AKTG

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter  WWW.BUNDESANZEIGER.DE erhältlich.

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf Seite 44 beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2019		2018	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
<i>in Vollzeitpersonen</i>				
Arbeitnehmer	37.640	38.578	35.407	36.245
Zugewiesene Beamte	6.290	5.928	6.891	6.571
	43.930	44.506	42.298	42.816
Auszubildende	2.927	3.494	2.623	3.076
Insgesamt	46.857	48.000	44.921	45.892

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

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2019 an:

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Jens Bergmann

Ressort Finanzen/Controlling (bis 30. September 2019)
Ressort Netzplanung und Großprojekte (ab 1. Oktober 2019),
Bad Homburg

Dr. Christian Gruß (ab 1. Oktober 2019)

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Kriftel

Dr. Volker Hentschel

Ressort Produktion,
München

Ute Plambeck

Ressort Personal,
Hamburg

Prof. Dr. Dirk Rompf (bis 30. September 2019)

Ressort Netzplanung und Großprojekte,
Schmitten

Dr. Christian Runzheimer (ab 1. Oktober 2019)

Ressort Finanzen/Controlling,
Seeheim-Jugenheim

Dr. Thomas Schaffer (bis 30. September 2019)

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Frankfurt am Main

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Ronald Pofalla

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mülheim an der Ruhr

Torsten Westphal

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
(ab 12. November 2019),
Bundesgeschäftsführer Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (bis 11. November 2019),
Magdeburg

Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt
der DB Netz AG,
Weimar

Harald Born*

Leiter Produktionsdurchführung Freiburg im RB Südwest
der DB Netz AG (ab 1. Januar 2019),
Landau in der Pfalz

Birgit Carlstaedt

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement der DB Energie GmbH, Langen

Dirk Fischer

Rechtsanwalt, Hamburg

Berthold Hillebrand*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Kassel

Claudia Horn

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

Cosima Ingenschay*

Vorstandsmitglied / Bundesgeschäftsführerin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (ab 12. November 2019), Geschäftsführerin EVA Bildung&Beratung GmbH (bis 31. Dezember 2019), Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr gGmbH (bis 31. Dezember 2019), Berlin

Jürgen Konz

Führungskraft Wirtschaft, Politik und Regulierung der Deutschen Bahn AG, Saarbrücken

Dr. Markus Ksoll

Leiter Verkehrspolitik Deutschland der Deutschen Bahn AG, Berlin

Dr. Raphael L'Hoest

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

Peter Mießen

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

Dr. Meike Niedbal

Leiterin Produkt- und Portfoliomanagement der DB Station&Service AG, Leiterin Smart Cities der DB Station&Service AG, Potsdam

Fred Nowka

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Kolkwitz

Petra Orschekowski*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG, Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Konzernbeauftragter für Strategie&Transformation der Deutschen Bahn AG, Berlin

Uta Trusch*

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Lebus

Rainer Zimmermann*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Linz am Rhein

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

in T €	2019	2018
Gesamtbezüge des Vorstands	3.115	2.900
davon fixer Anteil	1.823	1.924
davon erfolgsabhängiger Anteil	1.091	976
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.260	88
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	3.452	2.305
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	117	60

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

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

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DBAG für Pensionszusagen aus dienstvertraglichen Beziehungen mit drei (im Vorjahr: drei) Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 4.966 T € (im Vorjahr: 4.043 T €).

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG LuFV III seit 1. Januar 2020 in Kraft

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete per 31. Dezember 2019. Der Bund – vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen – hat sich am 14. Januar 2020 mit der DB AG, der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH auf eine neue LuFV (LuFV III) mit einer Laufzeit von zehn Jahren verständigt, die per 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 Mitteln des DB-Konzerns).

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 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 Investitionszuschüsse zufließen.

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.

Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs beschlossen

Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8 % dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So stehen in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils 150 Mio. € zusätzlich zur Verfügung. 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. €.

Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV; vor

allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erheblich erhöht. Die Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (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.

Von diesen Fördermaßnahmen wird voraussichtlich auch die DB Netz AG in den kommenden Jahren profitieren.

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 21. Februar 2020

DB Netz AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.025	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.678	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.479	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	908	87,50
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Hannover	EUR	254	65,62
AT EQUITY			
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),3)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris/Frankreich ^{2),4)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesell- schaft Dresden mbH, Dresden ^{2),5)}	EUR	4.089	24,53
TIA GmbH, Augsburg ^{2),3)}	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),6)}	EUR	6	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),5)}	EUR	2.295	21,88

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁶⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- ☐ entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- ☐ vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus ▮ identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

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

- ▮ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen. Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 21. Februar 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Peter Schulz
Wirtschaftsprüfer



Robuster werden

Entscheidend für das Funktionieren des Betriebs sind unsere Mitarbeiter, die Netz und Züge instand halten, leiten und fahren. Bei der DB Netz AG ist die Anzahl neuer Mitarbeiter in 2019 auf ein Rekordniveau gestiegen, über 5.000 neue Mitarbeiter haben begonnen, bei uns zu arbeiten. Somit managen über 44.000 Mitarbeiter den Betrieb und die Instandhaltung des größten Schienennetzes Europas.



Bericht des Aufsichtsrats

50 Sitzungen des Aufsichtsrats

50 Arbeitsschwerpunkte

50 Jahresabschluss

**51 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand**

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 20. März 2019 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern in 2019 unterrichtet. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit personellen Angelegenheiten des Vorstands befasst.

In seiner Sitzung am 12. Juli 2019 hat sich der Aufsichtsrat umfassend mit den netzrelevanten Ausbausteinen für die Dachstrategie Starke Schiene beschäftigt.

In einer außerordentlichen Sitzung am 20. September 2019 hat sich der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der DB Station&Service AG über den aktuellen Stand und die Ergebnisse der Verhandlungen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III berichten lassen.

In seiner Sitzung am 26. November 2019 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2020 beschäftigt und die Budgetplanung 2020 inklusive der in 2020 geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte zur Kenntnis genommen. Die Befassung mit der Mittelfristplanung 2020 bis 2024 wurde bis zur Überarbeitung der Mittel- und Lang-

fristplanung des Konzerns zurückgestellt. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum Internen Kontrollsystem (IKS) informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat den Zielvereinbarungen für den Vorstand der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2020 zugestimmt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat eine Ergänzung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG beschlossen.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2019 unter anderem fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte unterrichten lassen. Er verfolgte regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II. Der Aufsichtsrat erhielt Informationen über den aktuellen Aufklärungsstand der Sonderuntersuchung zu Beraterverträgen und das abschließende Untersuchungsergebnis für die DB Netz AG. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit den personalwirtschaftlichen Kennzahlen sowie mit der strategischen Personalentwicklung beschäftigt. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über die Dachstrategie Starke Schiene informiert. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Ulm–Wendlingen berichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2019 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 19. März 2020 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2019 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der



Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 20. September 2019 wurden nachfolgende Veränderungen im Vorstand der DB Netz AG beschlossen:

Herr Dr. Christian Runzheimer wurde für den Zeitraum vom 1. Oktober 2019 bis zum 30. September 2022 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, bestellt. Herr Dr. Runzheimer folgt Herrn Jens Bergmann, der sein Vorstandsmandat für das Ressort Finanzen/Controlling mit Ablauf des 30. September 2019 niedergelegt hat.

Herr Jens Bergmann wurde für den Zeitraum vom 1. Oktober 2019 bis zum 30. September 2024 als Nachfolger für Herrn Prof. Dr. Rompf, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. September 2019 niedergelegt hat, zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Netzplanung und Großprojekte, bestellt.

Herr Dr. Christian Gruß wurde für den Zeitraum vom 1. Oktober 2019 bis zum 30. September 2022 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Vertrieb und Fahrplan, bestellt. Herr Dr. Gruß folgt Herrn Dr. Thomas Schaffer, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. September 2019 niedergelegt hat.

Frau Ute Plambeck wurde erneut für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2024 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Personal, bestellt.

Im Rahmen eines schriftlichen Umlaufverfahrens wurde Herr Dr. Volker Hentschel für den Zeitraum vom 1. Dezember 2020 bis zum 30. November 2025 erneut zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Produktion, bestellt.

Im Geschäftsjahr 2019 haben sich keine Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats ergeben.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Prof. Dr. Rompf sowie Herrn Dr. Schaffer an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2019.

Berlin, im März 2020

Für den Aufsichtsrat

Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

Robuster werden

Nach den erfolgreichen Tests der kühlenden Wirkung weißer Schienen im Sommer 2019 erproben wir seit September 2019 erstmals den Farbanstrich im laufenden Betrieb. Dafür wurden 1.000 m Gleis auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Würzburg mit umweltverträglicher Farbe geweißt. Mit dem Praxistest sollen vor allem die Haltbarkeit und Abnutzung der Farbe sowie das Auftragen über größere Entfernungen untersucht werden. Fundierte Ergebnisse werden in 2020 erwartet und bilden die Grundlage für eine mögliche Ausweitung des Projekts auf weitere Strecken.

Kontaktinformationen

DB NETZ AG

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

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter www.db.de/BERICHTE abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

NACHHALTIGE PRODUKTION

Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.



Impressum

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

Bildnachweis: Titel Umschlag,
U2 DB AG / Max Lautenschläger
 2 DB AG / Max Lautenschläger,
lingqi xie via Getty Images
 38 DB AG / Max Lautenschläger
 48 DB AG / Max Lautenschläger
 51 DB AG / Max Lautenschläger,
lingqi xie via Getty Images
 52 DB AG / Claudia Münchow

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

www.dbnetze.com

