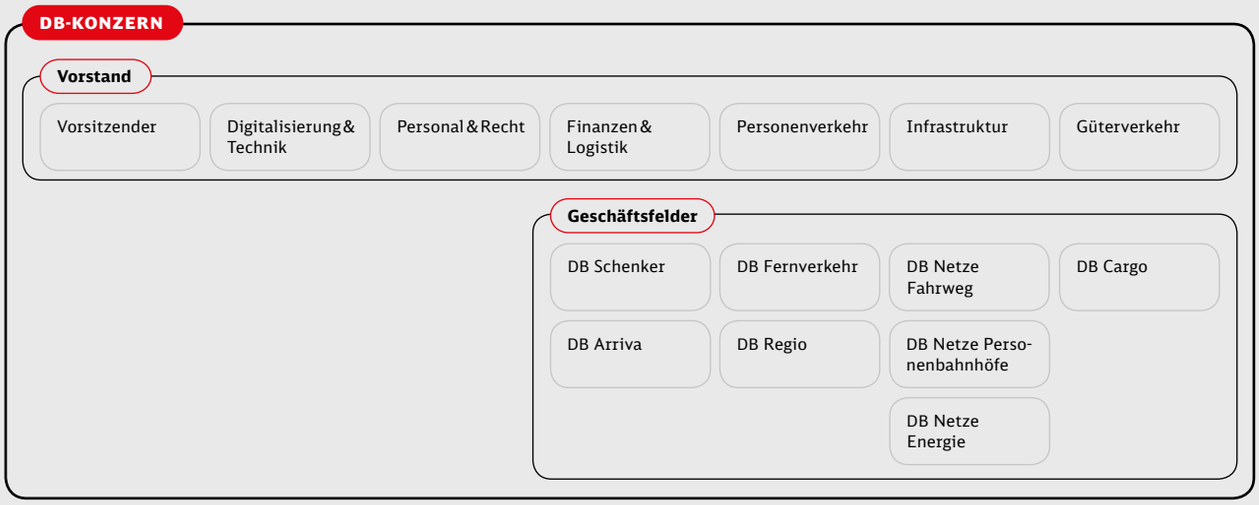
Deutsche Bahn AG
Lagebericht und Jahresabschluss 2019

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



Stand 1. Januar 2020

DIE AUSBAUSTEINE DER STARKEN SCHIENE

Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

7 Lagebericht

57 Jahresabschluss

83 Weitere Informationen

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bahn ist Teil der Lebensadern dieses Landes. Jeden Tag bringen wir Millionen von Menschen und Gütern sicher und umweltfreundlich ans Ziel. Das ist ein Leitgedanke hinter unserer neuen DB-Dachstrategie Starke Schiene. Mit ihr haben wir die Grundlage gelegt für ein nie da gewesenes Ausbau- und Modernisierungsprogramm. Wir setzen voll auf Wachstum und Verkehrsverlagerung – auch im Sinne einer klimafreundlichen Mobilitätswende. Vor uns liegt ein Jahrzehnt der Eisenbahn, das wir kraftvoll gestalten wollen und bei dem wir unseren Beitrag für eine grüne und mobile Zukunft dieses Landes beisteuern möchten.

Wie eng Gesellschaft und Bahn miteinander verwoben sind, spüren wir gerade durch die Coronapandemie. Die DB steht für den Kontakt zwischen Menschen und den Austausch von Waren. Wenn beides signifikant zurückgeht, hat das natürlich Auswirkungen auf unser Geschäft. Es wird aber auch deutlich, wie wichtig die Verkehrsdienstleistungen der DB für die Mobilität der Menschen und die logistische Versorgung der Wirtschaft sind. Deshalb haben wir alle Energie darangesetzt, den Betrieb so umfangreich, so lange und so gut wie möglich aufrechtzuerhalten, um in Deutschland eine stabile und hohe Grundversorgung mit Mobilität und Logistik zu gewährleisten. Dabei haben wir von Beginn an dem Schutz von Kundinnen und Kunden sowie unserer Mitarbeitenden absoluten Vorrang gegeben.

Auch wenn wir die negativen Auswirkungen der Coronapandemie auf unsere finanzielle Situation noch nicht abschließend quantifizieren können, ist schon heute erkennbar, dass die Geschäftsentwicklung in 2020 erheblich negativ beeinflusst sein wird. Beirren lassen wir uns davon aber nicht. Die Bahn ist und bleibt der Schlüssel für gelebten Klimaschutz und eine nachhaltige Mobilitätswende. Wir verfolgen weiter unser Ziel, das Rückgrat grüner Mobilität zu werden, und werden hierzu auch in diesem Jahr an unserer Investitions- und Rekrutierungsoffensive festhalten.

Um unseren Beitrag für eine nachhaltige Klima- und Mobilitätswende zu leisten, haben wir uns strategisch viel vorgenommen: Im Fernverkehr wollen wir die Anzahl der Fahrgäste auf 260 Millionen verdoppeln. Dafür investieren wir in Fahrzeuge, schaffen zusätzliche Angebote und führen sukzessive den Deutschland-Takt ein, der halbstündliche Verbindungen zwischen den größten Metropolen bietet. Im Nahverkehr wollen wir eine Milliarde zusätzlicher Kunden gewinnen. Bei DB Cargo wollen wir um mehr als 70 Prozent wachsen. Diese Zielsetzung ist konsistent mit der Wachstumserwartung des Bundes, um damit den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent zu steigern. Zur Realisierung dieses ehrgeizigen Wachstumsprogramms erhöhen wir die Netzkapazität um mehr als 30 Prozent, was eine zusätzliche Betriebsleistung von 350 Millionen Trassenkilometern bedeutet.

Die Ausgangsbedingungen für diese ambitionierten Vorhaben könnten besser nicht sein: Politik und Gesellschaft haben sich klar der Stärkung der Eisenbahn und der Verlagerung von Verkehr auf die Schiene verschrieben. Das sehen wir an zahlreichen Entscheidungen, die 2019 zugunsten dieses Verkehrsträgers getroffen wurden. Dazu zählen etwa die Beschlüsse des Gesetzgebers, mit denen der Schiene eine Schlüsselrolle beim Erreichen der Umweltziele im Verkehrssektor zugeschrieben wurde. Gerade die Absenkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets war hier ein wichtiger Schritt. Auch die deutliche Mittelsteigerung für Erhalt und Modernisierung des Schienennetzes, der Bahnhöfe und Energieanlagen im Rahmen der dritten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sowie die weiteren Mittel aus dem Klimapaket für die Infrastrukturgesellschaften leisten einen entscheidenden Beitrag für die Erhöhung von Kapazität und Qualität der Infrastruktur.

Die politischen und gesellschaftlichen Signale für eine substanzielle Stärkung der Eisenbahn stehen also auf Grün. Für diese Unterstützung sind wir dankbar. An die vor uns liegenden Aufgaben gehen wir mit Demut und Disziplin. Statt um den schnellen Effekt geht es uns um eine nachhaltige Leistungssteigerung im Kern. Dazu braucht es Ausdauer und Geduld, denn der Um- und Ausbau der DB ist eine Generationenaufgabe. Klar ist: Mit allem, was wir tun, wollen wir für unsere Kundinnen und Kunden spürbar besser werden.

Eine steigende Nachfrage bestärkt uns auf diesem Weg. Immer mehr Reisende nutzten die Bahn zuletzt als komfortable, klimafreundliche Alternative zu Auto und Flugzeug. Insgesamt fuhren 2019 rund 151 Millionen Fahrgäste, darunter auch viele Neukunden, mit unseren Fernzügen – ein neuer Rekordwert. Wir freuen uns über jeden dieser Umsteiger und arbeiten hart daran, auch unsere Neukunden mit besserem Service und mehr Zuverlässigkeit zu überzeugen.

Optimistisch stimmende Signale sehen wir auch bei der Pünktlichkeit. Sie lag im Fernverkehr 2019 bei 75,9 Prozent, insgesamt ein Prozentpunkt über Vorjahr. Dies trotz eines Bauaufkommens, das auf Rekordniveau geklettert ist. Hier machen sich die Anstrengungen der letzten Jahre zur Eindämmung betrieblicher Auswirkungen aus Bauaktivitäten positiv bemerkbar. Auch im Nahverkehr sahen wir eine leichte Verbesserung auf 94,3 Prozent. Insgesamt lag die Pünktlichkeit unseres Personenverkehrs damit bei 93,9 Prozent, also 0,4 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr. Dieser leicht positive Trend macht Mut und zeigt uns, dass unsere konkreten Maßnahmen und Konzepte sowie der engagierte Einsatz der Kolleginnen und Kollegen für mehr Pünktlichkeit greifen. Wir kommen Stück für Stück voran.

Mit der Entwicklung der finanziellen Kennzahlen können wir vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen zufrieden sein: Der bereinigte Umsatz des DB-Konzerns stieg 2019 leicht um knapp ein Prozent auf 44 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis (EBIT bereinigt) lag bei 1,8 Milliarden Euro, ein Minus von 13 Prozent. Dieser Rückgang ist im Kontext umfangreicher Zukunftsausgaben zur Verbesserung von Qualität und Service zu sehen. Mit unserer Dachstrategie Starke Schiene stehen wir am Anfang eines gewaltigen Investitions- und Wachstumsprogramms. Erste Grundsteine dafür sind gelegt, und die weitere kraftvolle Umsetzung hat für uns oberste Priorität.

Wir sind überzeugt, dass wir die notwendigen Zukunftsinvestitionen in eine bessere Bahn und eine starke Schiene jetzt angehen müssen. Das wird sich in den nächsten Jahren auch in niedrigeren operativen Ergebnissen äußern, weil viele Maßnahmen zunächst zu höheren Aufwendungen führen werden. Und auch externe Herausforderungen wie die Coronakrise werden natürlich Auswirkungen auf unsere Zahlen haben. Die finanzielle Stabilität der DB haben wir dabei fest im Blick. So hat sich unsere Verschuldung 2019 mit knapp über 24 Milliarden Euro sogar etwas besser entwickelt als erwartet. Die DB bleibt ein verlässlicher Partner für Kapitalmarkt und Investoren.

Von unserem massiven Ausbaukurs profitiert auch das Klima. Schon heute ist die Schiene der umweltfreundlichste Verkehrsträger – und wir als DB sind der größte Ökostromverbraucher in Deutschland: Aktuell liegt der Ökostromanteil am Bahnstrommix bereits bei 60 Prozent. Die nächste Zielmarke ist ein Anteil von 80 Prozent bis 2030. Bis spätestens 2038 werden wir den von der DB genutzten Bahnstrom komplett auf Ökostrom umstellen.

Essenziell für den Klimaschutz ist eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Dafür bringen wir die Infrastruktur weiter auf Vordermann. Denn das ist der Schlüssel nicht nur für Wachstum, sondern auch für gute Betriebsqualität und hohe Pünktlichkeit. Allein 2019 haben wir 1.500 Kilometer Gleise und 1.600 Weichen modernisiert und fast elf Milliarden Euro investiert. Zudem sind rund 650 große und kleine Bahnhöfe erneuert worden. Wir treiben zudem den Aus- und Neubau des Netzes voran und sorgen für mehr Akzeptanz von Großprojekten. Auch bei der Digitalisierung – Stichwort

»Digitale Schiene Deutschland« – drücken wir aufs Tempo. Letztes Jahr nahmen wir in Rostock-Warnemünde das erste digitale Stellwerk für den Betrieb auf einer Fernverkehrsstrecke in Betrieb. In diesem Jahr erwarten wir die Finanzierung eines ETCS-»Starterpakets«, auf dessen Erfahrungen dann der industrielle Rollout der digitalen Schiene in Deutschland stattfinden wird.

Im Fernverkehr haben wir 2019 auf besonders nachfragestarken Strecken, wie Berlin—München, Berlin—Frankfurt am Main oder Hamburg—Rhein/Ruhr, das Angebot spürbar ausgebaut. Ermöglicht wird dies auch durch unser neues Flaggschiff, den ICE 4, von dem in kurzen Abständen fabrikneue Exemplare in Betrieb gehen. Zudem wurden die Weichen für den Kauf von 30 weiteren Hochgeschwindigkeits- sowie 23 ECx-Zügen gestellt. Darüber hinaus haben wir die kurzfristige zusätzliche Erweiterung unserer Intercity-Flotte um 17 neuwertige Doppelstockzüge beschlossen. Sie werden auf der neuen Linie Rostock—Berlin—Dresden unterwegs sein, mit der wir den Fernverkehr im Osten Deutschlands weiter verbessern.

DB Regio hat sich 2019 weiter als starker Marktführer gezeigt. Im hart umkämpften Markt für Nahverkehr auf der Schiene erzielte das Unternehmen eine Gewinnquote von 76 Prozent des Ausschreibungsvolumens, um das sich DB Regio bewerben konnte. Das ist eine Steigerung um sechs Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr. Der Marktanteil von DB Regio liegt damit 25 Jahre nach der Liberalisierung des Regionalverkehrsmarktes bei 64 Prozent.

Bei DB Cargo vollziehen wir derzeit ein ambitioniertes Wendemanöver, um uns voll und ganz auf Wachstum auszurichten. Das bedeutet auch, die Potenziale der Digitalisierung stärker zu nutzen: Ende 2019 waren bereits 43.700 Wagen mit modernster Telematik und intelligenter Sensorik ausgerüstet. Bis Ende 2020 soll die komplette Flotte in Deutschland den neuen Standards entsprechen. DB Schenker befindet sich ebenfalls auf Digitalisierungskurs: So wurden 2019 an mehreren Logistikstandorten Exoskelette zur Unterstützung von Hebe- und Drehbewegungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter getestet. Am Standort Leipzig wurde mit einem Test von KI-gesteuerten Logistikrobotern begonnen.

Wir sind überzeugt, dass Digitalisierung und Vernetzung die Attraktivität unserer Angebote deutlich steigern, zum Beispiel die Services der digitalen Reisebegleitung, die wir kontinuierlich ausbauen. 2019 haben wir etwa den Komfort Check-in erweitert sowie auf bahn.de und im DB Navigator – der im Dezember sein zehnjähriges Jubiläum feierte! – eine neue Auslastungsanzeige eingeführt. Zudem haben wir 2019 damit begonnen, WLAN auch in unsere Intercity-Flotte zu bringen. Auch für unsere On-Demand-Mobilitätsdienste unter der Marke ioki war 2019 ein gutes Jahr. So haben wir unseren innovativen Elektroshuttleservice in Hamburg auf einen weiteren Stadtteil ausgedehnt.

Wir brennen dafür, die Zukunft des Eisenbahnsystems zum Wohle des Klimas, der Gesellschaft sowie unserer Kundinnen und Kunden zu gestalten. Seit der Wiedervereinigung wurde der Eisenbahn keine so zentrale Rolle zuerkannt wie heute. Dieser Verpflichtung stellen wir uns. Denn Deutschland braucht eine starke Schiene. Das ist unser Anspruch für die nächsten Jahre – und unser Ansporn an jedem neuen Tag.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Der Vorstand der Deutschen Bahn AG

Von links nach rechts
Martin Seiler, Ronald Pofalla, Prof. Dr. Sabina Jeschke, Dr. Richard Lutz (Vorstandsvorsitzender), Dr. Sigrid Nikutta, Dr. Levin Holle, Berthold Huber

Lagebericht

8 Überblick
- DB AG ist Muttergesellschaft des DB-Konzerns
- Neue Strategie Starke Schiene
- Jahresergebnis verschlechtert

9 Grundlagen
- Internationaler Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen
- Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

18 Starke Schiene
- Neue Dachstrategie Starke Schiene
- Monitoring Strategie-Umsetzung anhand von Sektor- und DB-spezifischen Zielen

24 Kunde und Qualität
- Kundenzufriedenheit im DB-Konzern teilweise rückläufig
- Verbesserte Pünktlichkeitsentwicklung
- Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität in Umsetzung

30 Ökologie
- Grüne Transformation des DB-Konzerns
- Fortschritte im Klimaschutz
- Umrüstung und Neubeschaffung von leisen Güterwagen weiter vorangetrieben

34 Soziales
- Neueinstellungen im DB-Konzern erneut auf Rekordniveau
- 15 Ausbausteine der Mitarbeiter zur Partizipation der Mitarbeiter an der Starken Schiene
- Neue Konzerninitiative zur Zukunft der Arbeit

39 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- Differenzierte Umfeldbedingungen
- Ergebnisentwicklung unter Druck
- Finanz- und Vermögenslage stabil

44 Chancen- und Risikobericht
- DB-Konzern gut für die Nutzung von Chancen aufgestellt
- Wesentliche Risiken durch Coronavirus, im Bereich Recht und Verträge sowie Produktion und Technik
- Risikoportfolio unverändert ohne bestandsgefährdende Risiken

52 Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

53 Nachtragsbericht
- Drei Senioranleihen emittiert
- Umsetzung von Maßnahmen aus dem Klimapaket
- LuFV-III-Vertrag unterzeichnet

55 Prognosebericht
- Jahresergebnis 2020 unter Vorjahresniveau erwartet
- Ausblick mit Unsicherheiten behaftet

Überblick

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Das Geschäftsportfolio des von der DB AG geführten Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) umfasst acht Geschäftsfelder.

Die DB AG führt alle Geschäftsfelder des DB-Konzerns in der Funktion einer operativen Managementholding. Vervollständigt wird die Konzernstruktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die von der DB AG erbracht werden.

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene 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 Dachstrategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

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

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie des DB-Konzerns die drei strategischen Ausbaufelder der Starken Schiene:

- **ROBUSTER** – der DB-Konzern setzt auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen werden die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal geschaffen.
- **SCHLAGKRÄFTIGER** – um langfristig ein hohes und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, werden auch strukturelle Veränderungen durchgeführt.
- **MODERNER** – der DB-Konzern wird das Innovationstempo für seine Kunden erhöhen. Mit dem Ausbau der Aktivitäten im Bereich New Mobility bietet der DB-Konzern seinen Kunden ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien wird zudem ein müheloser Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglicht.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kann jedoch nur dann ihr volles Potenzial entfalten, wenn auch die Eisenbahn ihre Klimafreundlichkeit weiter stärkt und ausbaut. Der DB-Konzern nimmt seine ökologische Verantwortung wahr und setzt dazu eine Grüne Transformation um. Im Ausbaustein Umwelt und 100 % Grünstrom wird sichergestellt, dass der DB-Konzern im Jahr 2050 klimaneutral sein wird.

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr verlief über die Aktivitäten des DB-Konzerns hinweg differenziert. Die Entwicklung der Aktivitäten im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland wurde unter anderem durch ein positives Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Angebotsmaßnahmen beeinflusst. Auch die Betriebsleistung auf dem Netz und die Stationshalte verzeichneten einen Anstieg. Die internationalen Transport- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns konnten ebenfalls zulegen. Eine moderate Entwicklung zeigten die Aktivitäten des DB-Konzerns im Personennahverkehr in Deutschland. Im Schienengüterverkehr des DB-Konzerns waren Rückgänge zu verzeichnen.

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war verhalten. Steigerungen beim Konzernumsatz konnten Belastungen auf der Aufwandsseite nicht vollständig kompensieren, sodass sich das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) des DB-Konzerns schwächer als im Vorjahr entwickelte.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Im Berichtsjahr verzeichnete das Beteiligungsergebnis einen deutlichen Rückgang. Hier wirkte vor allem die Entwicklung der DB Cargo AG, der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, der DB Netz AG und der DB Regio AG ergebnisschmälernd. Hinzu kamen spürbare zusätzliche Aufwandsbelastungen, die insgesamt zu einem deutlichen Jahresfehlbetrag führten.

Grundlagen

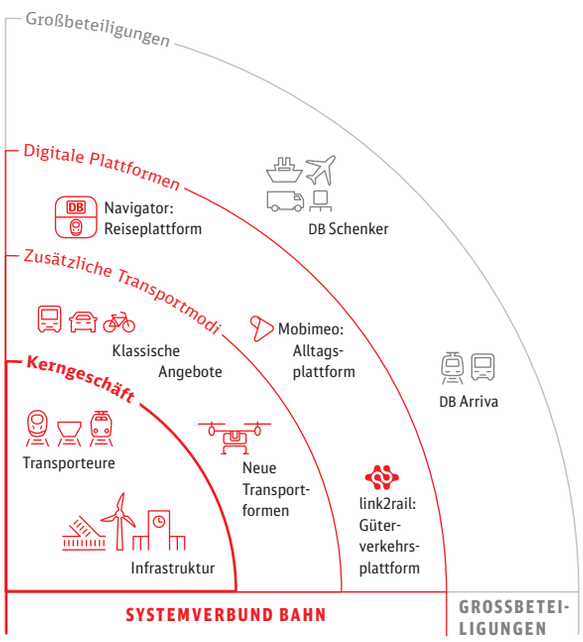
9 — Der DB-Konzern
11 — Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden
14 — Politische und rechtliche Themen

Der DB-Konzern

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

Der DB-Konzern besteht im Wesentlichen aus dem Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva.

Grundverständnis DB-Konzern



Der Systemverbund Bahn umfasst die Personenverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns in Deutschland, die Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns in Deutschland.

- Im Personenverkehr befördert der DB-Konzern im Systemverbund Bahn über sieben Millionen Personen pro Tag in seinen Zügen und Bussen.
- Im Schienengüterverkehr werden im Netzwerk des DB-Konzerns pro Jahr mehr als 230 Mio. Tonnen (t) Güter transportiert.
- In Deutschland betreibt der DB-Konzern das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas und ist einer der größten Energieversorger Deutschlands.

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

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

Aufgrund seiner nationalen und internationalen Dienstleistungen nimmt der DB-Konzern führende Marktpositionen in den für seine Aktivitäten relevanten Marktbereichen ein:

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

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

MARKTPOSITIONEN PERSONENVERKEHR

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

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2018.

MARKTPOSITIONEN GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa — *auf Basis tkm*	**Nr. 1 im europäischen Landverkehr** — *auf Umsatzbasis*	**Nr. 4 in der weltweiten Luftfracht** — *auf Basis t*
1. DB Cargo	**1. DB Schenker**	1. DHL
2. Fret SNCF	2. Dachser	2. Kuehne + Nagel
3. Rail Cargo Group	3. DHL	3. DSV Panalpina
4. PKP Cargo	4. DSV Panalpina	**4. DB Schenker**
5. Mercitalia Rail	5. Kuehne + Nagel	5. Expeditors

Nr. 5 in der weltweiten Seefracht — *auf Basis TEU*	**Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik** — *auf Umsatzbasis*
1. Kuehne + Nagel	1. DHL
2. Sinotrans	2. XPO Logistics
3. DHL	3. Kuehne + Nagel
4. DSV Panalpina	4. CEVA Logistics
5. DB Schenker	**5. DB Schenker**

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2018.

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

VERÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO

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

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

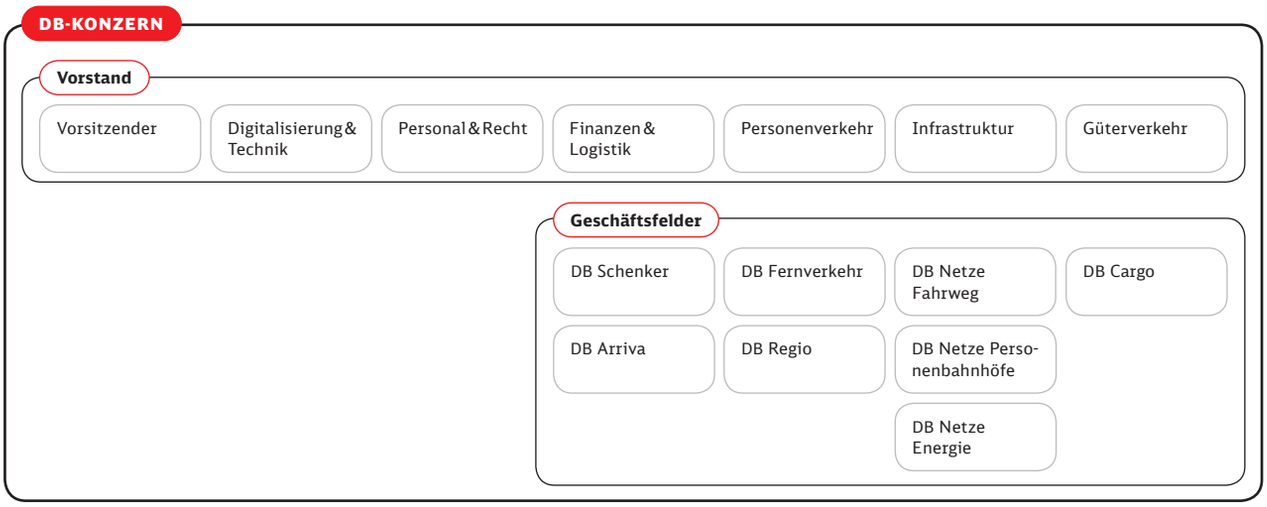
ORGANISATIONSSTRUKTUR

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

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

Die EIU des DB-Konzerns sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sogenannte funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Basis einer hohen Qualität der Infra-

Organigramm DB-Konzern



Stand 1. Januar 2020

struktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Die Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil dieses Lageberichts.

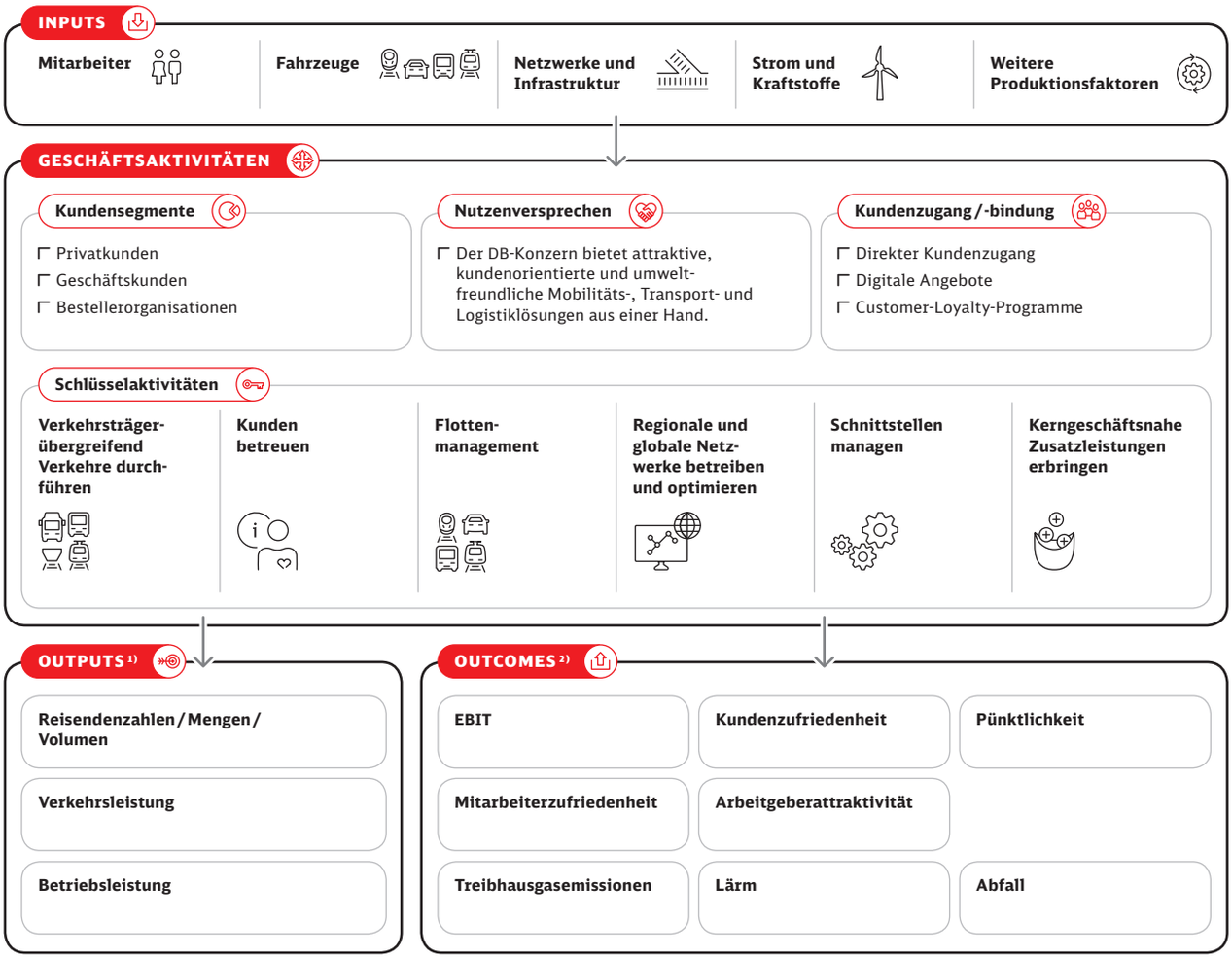
Geschäftsmodell mit klarem Fokus auf den Kunden

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzt er gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um seine operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, seine Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Die Kunden des DB-Konzerns sind Privatkunden, Geschäftskunden sowie Bestellerorganisationen im Nah- beziehungsweise Regionalverkehr.

Der Systemverbund Bahn stellt den wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns dar. Zudem entwickelt er sukzessive sein Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Logistik weiter, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- Die Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. SPFV bietet der DB-Konzern innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an. DB Arriva hat im Regional- und Nahverkehr einen europaweiten Auftritt.
- Die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im Schienengüterverkehr und Landtransport, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik bietet der DB-Konzern seinen Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger ist er in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse seiner Kunden Synergien aus den Netzwerken des DB-Konzerns zu gewinnen.

Geschäftsmodell DB-Konzern



[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

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

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

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird wesentlich vom Wachstum der Großstädte, von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.
- Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängt der DB-Konzern in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund seiner weltweiten Netzwerke beobachtet er neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen er über hohe Marktanteile verfügt beziehungsweise in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil des Monitoringsystems des DB-Konzerns.

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

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

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung der Marktaktivitäten des DB-Konzerns sowie seinen Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeitet der DB-Konzern systematisch an der Optimierung seiner operativen Werttreiber.

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

Die marktbezogene Auslastung der Netzwerke des DB-Konzerns und die relativen Marktanteile misst der DB-Konzern in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

Mit seinen nationalen und internationalen Tochtergesellschaften ist der DB-Konzern in allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig. Sein umfassendes Leistungsportfolio ermöglicht es ihm, seinen Kunden Leistungen kombiniert aus einer Hand anzubieten.

In den meisten Geschäftsfeldern ist der Auftragseingang keine relevante Steuerungsgröße und der Großteil des Konzernumsatzes unabhängig von langfristigen Verträgen.

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

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

- Gesellschaftliche Verantwortung: Als Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung. Als Rückgrat der grünen und vernetzten Mobilität erfüllt die Schiene eine Schlüsselfunktion: Sie hilft, gesteckte Klimaziele zu erreichen, sie fördert Teilhabe und Lebensqualität der Menschen, stärkt den Wirtschaftsstandort sowie Menschen und Wirtschaft in Europa. Der DB-Konzern richtet seine Geschäftstätigkeit konsequent auf die Realisierung der Starken Schiene aus und priorisiert seine Aktivitäten entlang des Wertbeitrags.
- Unternehmerische Ausrichtung: Im Zuge der Bahnreform 1994 richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus.
- Integrierter Konzern: Als Systemintegrator in Deutschland erfüllt der DB-Konzern eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann nur im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger bietet der DB-Konzern seinen Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand.

- Wirkungsfeld Europa: Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig das Wirkungsfeld für den DB-Konzern. Um dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung zu tragen, positioniert sich der DB-Konzern mit seinen Personenverkehrsaktivitäten auch weiterhin auf europäischer Ebene. Mit der europa- und weltweiten Ausrichtung seiner Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten bietet er seinen Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
- Digitalisierung: Der DB-Konzern nutzt die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass der DB-Konzern auf der einen Seite neue Verkehrsangebote, wie On-Demand-Mobilität, in sein Produktportfolio integriert und auch Plattformen an seinen Kundenschnittstellen etabliert. Auf der anderen Seite unterstützt der DB-Konzern seine internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz (KI), um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

Politische und rechtliche Themen

POLITISCHES UMFELD

Über die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene berichtet der DB-Konzern regelmäßig in seiner Broschüre Wettbewerbskennzahlen.

Regulatorische und verkehrspolitische Themen

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen (»Klimapaket«) soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55 % weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer Kohlenstoffdioxid-(CO_2-)Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für die Schiene haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonenverkehrs, unter anderem durch die geplante Anhebung der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und der Regionalisierungsmittel. Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs. Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des Schienengüterverkehrs sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten Kapitalerhöhungen, mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie zur Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den SPFV in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT

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

ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE

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

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat am 8. April 2019 und am 7. Oktober 2019 erneut mit Spitzenvertretern aus 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 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 Europäische-Union-(EU-)Kommission steht noch aus, die Veröffentlichung der Förderrichtlinie wird aktuell für Frühjahr 2020 erwartet. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € vorgesehen. Hierfür wird derzeit eine Förderrichtlinie erarbeitet.

NOVELLE DES EISENBAHNREGULIERUNGSRAHMENS

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

EISENBAHNRECHTSBEREINIGUNGSGESETZ

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

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

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

EUROPAWEITE NEUDEFINITION DES BAHNFUNKSYSTEMS

Neben der für die Konnektivität wesentlichen Ausleuchtung der Schienenwege durch die Mobilfunknetzbetreiber ist auch die ausreichende Frequenzausstattung für den Bahnfunk ein zentrales Thema, da Ende 2033 die derzeitigen Frequenzzuteilungen für den Bahnfunk europaweit auslaufen. Die Europäische Kommission erarbeitet derzeit über eine Mandatierung der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post

und Telekommunikation (CEPT) in Arbeitsgruppen die technischen und regulierungspolitischen Parameter für die Neuvergabe der Bahnfunkfrequenzen in Europa. Für die geplante Digitalisierung des Bahnbetriebs ist eine ausreichende Frequenzausstattung essenziell, um zukünftig Anwendungen wie die Automatic Train Operation (ATO) überhaupt durchführen zu können. Die Eisenbahnunternehmen hatten über die im CEPT vertretenen Mitgliedstaaten noch bis Ende 2019 die Möglichkeit, eigene Studien zur geplanten zukünftigen Frequenznutzung anzufertigen, um ihren konkreten Frequenzbedarf sowie die Anwendung zu plausibilisieren.

MOBILITÄTSPAKET I ZU SOZIALVORSCHRIFTEN IM EUROPÄISCHEN STRASSENGÜTERVERKEHR

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

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

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

VORSCHLAG ZUM MEHRJÄHRIGEN EU-FINANZRAHMEN

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

NATIONALES SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ

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

EU SCHRÄNKT NUTZUNG VON LAUTEN GÜTERWAGEN EIN

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

DB Cargo ist durch die laufende Umrüstung seiner Güterwagen auf leise Verbundstoffbremssohlen (V-Sohle) hierauf eingestellt.

RECHTLICHE THEMEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung 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 damalige Erhöhung des Gesamtwertumfangs (GWU) auf 7,7 Mrd. €. Nach der nochmaligen Erhöhung des GWU auf 8,2 Mrd. € wird die Klage erneut erweitert werden. Mit einer mündlichen Verhandlung über die Klage ist frühestens in der ersten Jahreshälfte 2020 zu rechnen.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

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

Kartellrechtliche Themen

KLAGE DES LANDES SACHSEN-ANHALT

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

SCHADENERSATZANSPRÜCHE GEGEN FLUGGESELLSCHAFTEN

Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sogenannten Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker unter anderem über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben. Dazu wurden bereits seit 2014 in Deutschland und den USA gegen mehrere Fluggesellschaften Schadenersatzklagen erhoben. Das US-Verfahren konnte der DB-Konzern inzwischen durch außergerichtliche Vergleiche beenden. Ferner konnten bisher mit fünf Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abgeschlossen werden. Mit weiteren Fluggesellschaften werden Vergleichsgespräche zur Beilegung dieses Verfahrens geführt.

KLAGE GEGEN VERBOTENE ABSPRACHEN ZU BRUTTOLISTENPREISEN

Im Dezember 2017 hat der DB-Konzern beim Landgericht München Klage gegen die Unternehmensgruppen DAF, Daimler, Iveco, MAN und Volvo/Renault eingereicht. Die EU-Kommission hatte 2016 und 2017 festgestellt, dass diese Unternehmen zwischen 1997 und 2011 verbotene Absprachen zu Bruttolistenpreisen getroffen haben. Absprachen hatte es auch darüber gegeben, neue Technologien zur Emissionsabsenkung erst später einzuführen und die Kosten dafür an die Kunden weiterzureichen. Der DB-Konzern macht neben eigenen Ansprüchen auch die der Bundeswehr und von über 40 Unternehmen aus allen Bereichen der deutschen Wirtschaft geltend. Mittlerweile haben externe Wettbewerbsökonomen im Auftrag des DB-Konzerns den mit der Klage geltend gemachten Schaden auf über 500 Mio. € inklusive Zinsen beziffert.

Starke Schiene

18 — Das innere Anliegen des DB-Konzerns
19 — Strategie Starke Schiene

Das innere Anliegen des DB-Konzerns

Deutschland braucht eine starke Schiene – das ist das innere Anliegen des DB-Konzerns. Die Starke Schiene hilft Deutschland, existenzielle Herausforderungen zu meistern:

- **FÜR DAS KLIMA.** Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich wie die Schiene. Kein Verkehrsmittel ist zudem so elektromobil wie die Schiene, die den größten Marktanteil an E-Mobilität in Deutschland hält. Auch kann kein anderes Massenverkehrsmittel so schnell einen 100 %-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaziele des Bundes und der EU, denn ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene ist eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Konkret bedeutet eine starke Schiene eine Reduzierung des CO_2-Gesamtausstoßes um bis zu 10,5 Mio. t pro Jahr, was dem jährlichen CO_2-Fußabdruck von einer Million Menschen entspricht.
- **FÜR DIE MENSCHEN.** Immer mehr Menschen leben in urbanen Zentren. Bis 2050 werden voraussichtlich fast 85 % der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben. Der wachsende Verkehr stellt schon heute Städte und Ballungszentren vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges, urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen ermöglichen, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet eine starke Schiene eine Verdoppelung der Reisendenzahl im SPFV sowie deutlich mehr Reisende im Nahverkehr pro Jahr. Dadurch entsteht eine Einsparung von täglich rund fünf Millionen Pkw-Fahrten sowie rund 14.000 Flugreisen in Deutschland.
- **FÜR DIE WIRTSCHAFT.** Es wird erwartet, dass die Nachfrage nach dem Transport von Gütern in den nächsten zehn Jahren um über 20 % zunimmt. Zugleich pendeln immer mehr Menschen zur Arbeit oder arbeiten flexibel an verschiedenen Orten und zu verschiedenen Zeiten. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ein ökologisches Wirtschaftswachstum möglich. Eine starke Schiene ist folglich ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Sie hilft Deutschland, die Position als Exportweltmeister zu sichern. Mit ihr behauptet der DB-Konzern sich im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickelt entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet die Starke Schiene ein Wachstum des Marktanteils des Schienengüterverkehrs von 18 % auf 25 %. Das entspricht rund 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.
- **FÜR EUROPA.** Deutschland hat eine besondere Verantwortung für die Zukunft Europas. Es ist das bevölkerungsreichste Land sowie das geografische und wirtschaftliche Herz des Kontinents. Deutschland muss aus dieser Rolle heraus Vorbild und Vorreiter sein, um die Verwirklichung der europäischen Ziele voranzutreiben. Klimaschutz, Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum: Viel hängt davon ab, dass Deutschlands und Europas Verkehrswege zukunftsfähig bleiben. Die Starke Schiene ist dabei das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd. Sie ist hierbei nicht nur ein wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele. Konkret bedeutet die Starke Schiene für Europa eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung.

Strategie Starke Schiene

Bereits mit der Strategie DB2020+ hatte es sich der DB-Konzern zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist seither in all ihren Dimensionen handlungsleitend im Wertegerüst verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns. Als Reaktion auf sich rasant ändernde ökologische, gesellschaftliche wie politische Rahmenbedingungen, aber auch interne Herausforderungen hat der DB-Konzern seine strategische Ausrichtung weiterentwickelt und einen neuen Gestaltungsanspruch – inneres Anliegen – formuliert, der Kern der neuen Strategie Starke Schiene ist.

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

Bereits mit der im Vorjahr beschlossenen Agenda für eine bessere Bahn hat der DB-Konzern die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und begonnen, kurzfristig zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, die Produktqualität zu erhöhen und die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Die Agenda für eine bessere Bahn war Grundlage und Aufsatzpunkt für die Entwicklung der Starken Schiene. Mit der neuen Strategie führt der DB-Konzern die positiven Entwicklungen der Agenda für eine bessere Bahn fort, erweitert den inhaltlichen Rahmen und die zeitliche Perspektive und schafft so einen größeren strategischen Rahmen von konzernweiter Relevanz. Die neue Strategie Starke Schiene bildet ein Rahmenwerk, mit dem der DB-Konzern gleichermaßen die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schafft und mit der Grünen Transformation des DB-Konzerns die nachhaltige Ausrichtung sicherstellt.

Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu schaffen, wurden im Rahmen der Starken Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

- **ROBUSTER** – der DB-Konzern setzt auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen werden die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal geschaffen. Unter anderem investiert der DB-Konzern gemeinsam mit dem Bund in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazitäten schaffen zudem die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie eine Verstärkung der Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeiter werden den DB-Konzern in die Lage versetzen, deutlich mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.
- **SCHLAGKRÄFTIGER** – um langfristig ein hohes und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, werden auch strukturelle Veränderungen durchgeführt. Die Organisation wird vereinfacht und konsequent auf das Ziel einer starken Schiene ausgerichtet. Um näher an den Kunden und schneller bei den Mitarbeitern zu sein, setzt der DB-Konzern auf eine starke Regel- und Funktionalorganisation, die Einführung von kundenorientierten Verbundprozessen zur Verbesserung der geschäftsfeldübergreifenden Zusammenarbeit sowie eine verbindliche Prozessphilosophie mit einheitlichen Standards und Methoden. Mit einfachen Prozessen und klaren Zuständigkeiten wird mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit erreicht.
- **MODERNER** – der DB-Konzern wird die Attraktivität der Schiene für seine Kunden erhöhen. Mit häufigeren und schnelleren Verbindungen wird das Schienenangebot deutlich besser. Mit dem Ausbau im Bereich New Mobility bietet der DB-Konzern seinen Kunden ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien wird der DB-Konzern zudem den mühelosen Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler Plattformen schaffen einen klaren Mehrwert für die Kunden des DB-Konzerns. So trägt der DB-Konzern den steigenden Erwartungen Rechnung und schafft ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik.

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

Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene kann nur dann ihr volles Potenzial für den Umwelt- und Klimaschutz entfalten, wenn auch der DB-Konzern seinen Beitrag dazu stärkt und ausbaut. Der DB-Konzern nimmt seine ökologische Verantwortung wahr und setzt dazu eine Grüne Transformation um. Hierzu wurde ein weiterer Ausbaustein definiert, über den der ökologische Fußabdruck reduziert und so die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung gestärkt wird. Im Rahmen des Ausbausteins Umwelt und 100 % Grünstrom wird sichergestellt, dass der DB-Bahnstrom bis 2038 zu 100 % aus erneuerbaren Energiequellen gespeist wird und die Voraussetzungen dafür auf der Energieinfrastruktur geschaffen werden.

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

MOBILISIERUNG DER MITARBEITER

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

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

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

Die Ausbausteine der Starken Schiene

STRATEGIEIMPLEMENTIERUNG

Die Ausbausteine der Starken Schiene dienen als Ordnungsrahmen für die Umsetzung und das Monitoring der Strategie. Jedem Ausbaustein liegen konkrete Maßnahmen zugrunde. Für die operative Steuerung wurde je Ausbaustein ein sogenannter Bauleiter benannt, der die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen sowie deren operative Umsetzung gegenüber dem Vorstand verantwortet. Die Ausbausteine wurden im Rahmen der Mittelfristplanung verankert. Den Zielbeitrag steuert der DB-Konzern auf Basis von sogenannten Key Performance Indicators (KPIs). Diese Erfolgsmessung erfolgt kontinuierlich und wird in der Starke-Schiene-Sitzung, einem eigens dafür geschaffenen Gremium, unter Aufsicht des Vorstands und der Vorsitzenden der großen Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn gesteuert und gemonitort.

STARKE-SCHIENE-ZIELSYSTEM

Auf Grundlage der verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung verfolgt der DB-Konzern drei Sektorziele, zu denen er beitragen will:

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

Die Zielerreichung misst der DB-Konzern durch zehn DB-spezifische Ziele. Oberstes Ziel ist dabei der Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Hierfür fokussiert der DB-Konzern sich gleichermaßen auf Wachstum im Schienenpersonen- wie im Schienengüterverkehr.

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

Fahrplan für die nächsten zehn Jahre

ROBUSTER

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

SCHLAGKRÄFTIGER

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

MODERNER

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

GRÜNE TRANSFORMATION

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

Top-Ziele der Strategie Starke Schiene

VERKEHRSVERLAGERUNG

Was will der DB-Konzern erreichen?

Verdopplung der Reisenden im Fernverkehr

Wie misst der DB-Konzern das?

260 Millionen Reisende bei DB Fernverkehr

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen.
- Erhöhung der Frequenzen – Einführung des Deutschland-Takts.
- Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen.
- Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge.
- Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.
- Intuitiv einfache Reisebegleitung über die gesamte Reisekette mit DB Navigator und bahn.de.

Was will der DB-Konzern erreichen?

Steigerung der Reisenden im Nahverkehr

Wie misst der DB-Konzern das?

+1 Mrd. Reisende im Nahverkehr (bezogen auf das Jahr 2015), davon 0,7 Mrd. bei DB Regio Schiene und 0,3 Mrd. im Bereich New Mobility

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen.
- Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge.
- Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.
- Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie.

Was will der DB-Konzern erreichen?

Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr

Wie misst der DB-Konzern das?

+70 % Verkehrsleistung bei DB Cargo (Deutschland) (bezogen auf das Jahr 2015)

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Stabilisierung des Produktionssystems durch Etablierung robuster Steuerungs-, Produktions- und Führungsprozesse.
- Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemloks, Güterwagen und Automatisierung.
- Steigerung von Verkehr auf europäischen Top-Korridoren.
- Verbesserung des Systemzugangs für Kunden mit und ohne Gleisanschluss.
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Einzelwagenverkehre.
- Digitalisierung der Kundenschnittstelle des DB-Konzerns.

Was will der DB-Konzern erreichen?

Erhöhung der Kapazität im Schienennetz

Wie misst der DB-Konzern das?

+>30 % Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf das Jahr 2015)

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Maßnahmen der Netzkonzeption 2030 und den Deutschland-Takt.
- Vorantreiben der Digitalisierung des Netzes, zum Beispiel durch den Flächenrollout von ETCS (European Train Control System; Europäisches Leit- und Sicherungssystem), digitalen Stellwerken und digitalem Bahnbetrieb.
- Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen, verkehrliche Optimierung und bessere Auslastung unterausgelasteter Infrastruktur.

KUNDE

Was will der DB-Konzern erreichen?

Erhöhung der Kundenzufriedenheit

Wie misst der DB-Konzern das?

- > 80 ZI bei DB Fernverkehr
- >75 ZI bei DB Regio
- >70 ZI bei DB Cargo

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Konsequente Neuausrichtung aller Kernprozesse am Endkunden.
- Steigerung der Basisqualität an Bahnhöfen durch erhöhte Reinigungsfrequenz an stark frequentierten Stationen sowie mehr Personal und Technik für mehr Sauberkeit und Sicherheit.
- Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen, unter anderem durch Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen.
- Implementierung eines intelligenten Systems für Reisendeninformation und Ausstattung aller Bahnhöfe mit neuen Fahrgastinformationsanzeigern.

Was will der DB-Konzern erreichen?

Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit

Wie misst der DB-Konzern das?

- >85 % bei DB Fernverkehr
- >95 % bei DB Regio
- >77 % bei DB Cargo

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Kurzfristige Entschärfung von Engpässen, unter anderem durch die Ertüchtigung hochbelasteter Infrastruktur mit gezielten Instandhaltungsmaßnahmen.
- Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, unter anderem durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten.
- Einführung unterstützender Systeme, unter anderem Implementierung intelligenter Prognosesysteme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen.

MITARBEITER

Was will der DB-Konzern erreichen?

Ausbau der Mitarbeiter-zufriedenheit

Wie misst der DB-Konzern das?

> 3,8 ZI

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Fortführung der Mitarbeiterbefragung und Folgeworkshops zur Ableitung konkreter Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen.
- Implementierung und Rollout des Kompasses für ein starkes Miteinander als zentrales Orientierungsinstrument und Maßstab für bessere Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit.
- Etablierung attraktiver Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, unter anderem durch Partizipations- und Wahlmöglichkeiten.
- Proaktive Gestaltung der Arbeit der Zukunft, unter anderem durch Zukunftslabs.
- Bekenntnis zu Vielfalt als integralem Teil der Unternehmenskultur.

KLIMA

Was will der DB-Konzern erreichen?

Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix

Wie misst der DB-Konzern das?

100 % Grünstrom bis 2038

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Auslaufende Kraftwerksverträge ersetzt der DB-Konzern konsequent durch erneuerbare Energien, zum Beispiel aus im Berichtsjahr geschlossenen Rahmenverträgen.
- DB Netze Energie hat mit der innogy SE und der RWE Supply&Trading Vereinbarungen über die Lieferung von grünem Strom aus dem Offshore-Windpark Nordsee Ost unterzeichnet. Der Stromvertrag hat eine Laufzeit von fünf Jahren und beginnt 2024.
- Mit einer europaweiten Ausschreibung sucht DB Netze Energie Vertragspartner für den Abschluss von Rahmenverträgen für die Stromlieferung aus erneuerbaren Energien.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Was will der DB-Konzern erreichen?

Erwirtschaften einer angemessenen Rendite oberhalb der Kapitalkosten

Wie misst der DB-Konzern das?

ROCE ≥ 6,5 %

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Der DB-Konzern tätigt alle Investitionen und Ausgaben, die notwendig sind, um die Starke Schiene zu realisieren.
- Zusätzliche Ausgaben für und Investitionen in Qualität und Zuverlässigkeit in den nächsten Jahren sowie systematischer Ausbau der Kapazitäten zur Realisierung der Wachstumsziele.
- Vereinfachung und Verschlankung von Strukturen und Prozessen.
- Verbesserung der operativen Ergebnissituation, insbesondere Realisierung des Turn-arounds bei DB Cargo.

Was will der DB-Konzern erreichen?

Gewährleistung der finanziellen Stabilität

Wie misst der DB-Konzern das?

Tilgungsdeckung ≥ 20 %

Was tut der DB-Konzern dafür?

- Verbesserung der operativen Ergebnissituation.
- Anpassungen im Konzernportfolio (Verkauf von DB Arriva).
- Option der weiteren Emission von Hybridanleihen.
- Ein Teil der Investitionen wird über zusätzliche Baukostenzuschüsse und Eigenkapital-erhöhungen des Bundes aus dem Klimapaket finanziert.

Kunde und Qualität

24 — Für eine starke Schiene braucht es effiziente und stabile Abläufe
24 — Verkehrsverlagerung Schiene
25 — Kundenzufriedenheit
26 — Pünktlichkeit
27 — Digitalisierung

Für eine starke Schiene braucht es effiziente und stabile Abläufe

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

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

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

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

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

Verkehrsverlagerung Schiene

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

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

Leistungskennzahlen Schiene in Deutschland (Sektor)	2019	2018	2017
Reisende Fernverkehr in Mio.	152	149	142
Konzerninterne Bahnen	151	148	142
Konzernexterne Bahnen[1)]	2	1	1
Reisende Nahverkehr in Mio.	2.486	2.472	2.459
Konzerninterne Bahnen	1.972	1.940	1.933
Konzernexterne Bahnen[1)]	514	532	525
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr in Mio. tkm	132.269	136.080	136.483
Konzerninterne Bahnen	60.702	62.988	67.566
Konzernexterne Bahnen[1)]	71.568	71.911	68.917
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.090	1.084	1.073
Konzerninterne Bahnen	722	735	742
Konzernexterne Bahnen[1)]	368	349	331

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

[1)] Angaben für 2019 basieren auf eigenen Einschätzungen.

Die Leistungsentwicklung im SPV in Deutschland war im Berichtsjahr anhaltend positiv. Dazu haben vor allem die EVU des DB-Konzerns beigetragen.

Im Schienengüterverkehr in Deutschland hingegen sank die Verkehrsleistung im Berichtsjahr, unter anderem aufgrund eines konjunkturbedingten Rückgangs bei schienenaffinen Gütern.

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

Kundenzufriedenheit

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

Im Berichtsjahr war die Kundenzufriedenheit im Fahrgastbereich insgesamt rückläufig, während sie in wesentlichen Bereichen des Güterverkehrs und der Logistik bei den Geschäftskunden stabil war beziehungsweise sich leicht verbesserte: DB Cargo legte leicht zu und DB Schenker blieb stabil. DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe verbesserten sich. DB Regio Schiene konnte das Vorjahresniveau annähernd halten. DB Fernverkehr und DB Regio Bus verschlechterten sich.

ENTWICKLUNG IN DEN GESCHÄFTSFELDERN

Kundenzufriedenheit — *in ZI*	**2019**	2018	2017
DB Fernverkehr	76,5	77,1	77,2
DB Regio (Schiene)	66,1	66,3	68,1
DB Regio (Bus)	73	74	74
DB Arriva (Bus und Schiene in Großbritannien)	78	79	80
DB Cargo	61	60	67
DB Schenker	71	71	74
DB Netze Fahrweg	65	64	67
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	69	68	69
DB Netze Energie[1)]	78	78	–

[1)] Keine Erhebung in 2017.

- Die Kundenzufriedenheit bei DB Fernverkehr ist leicht zurückgegangen. Dies resultierte maßgeblich aus schwachen Pünktlichkeitswerten zu Jahresbeginn 2019 sowie einer sehr hohen Auslastung im zweiten Halbjahr 2019. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 51.000 Kunden in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Regio (Schiene) entwickelte sich annähernd stabil und konnte den Abwärtstrend der Vorjahre stoppen. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 25.000 Kunden (Schiene) beziehungsweise rund 1.500 Kunden (Bus) in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Kundenzufriedenheit bei DB Regio (Bus) ging leicht zurück. Gründe hier sind lokale Herausforderungen bei einzelnen Gesellschaften, zum Beispiel bei der unterjährigen Umstellung des Fahrplans beziehungsweise dem Umbau eines Bahnhofs.
- Die Angebote von DB Arriva in Großbritannien haben unverändert hohe Kundenzufriedenheitsbewertungen. Grand Central hat weiterhin industrieweit führende Bewertungen und wurde in der nationalen Kundenbefragung im Schienenverkehr im Herbst 2019 zum neunten Mal in Folge zum besten Fernverkehrsanbieter und zum Anbieter mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis gewählt. In derselben Befragung erhielt Chiltern eine Bewertung von 90 %.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo hat sich nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder leicht verbessert. Unverändert werden die Produktionsqualität und die Wagenverfügbarkeit kritisch bewertet. An der zentralen Kundenzufriedenheitsanalyse haben sich rund 850 Kunden beteiligt.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Schenker blieb stabil. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden seit 2017 jährlich rund 15.000 Kunden in 28 Ländern befragt.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg verbesserte sich leicht. Für die Erfassung wurden rund 290 Kunden zu ihrer Zufriedenheit mit allen angebotenen Leistungsbereichen befragt. Die Kunden bewerteten insbesondere die Leistungen in den Bereichen Servicekompetenz und Netzfahrplan positiv. Kritisch wurden vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen bewertet.
- Die Kundenzufriedenheit Reisende hat sich unter anderem infolge einer positiveren Bewertung der Bereiche Sicherheit und Sauberkeit leicht verbessert. Die Kundenzufriedenheit wird jährlich in rund 30.000 Interviews mit Fahrgästen und Besuchern erfasst. Bei den Geschäftskunden blieb die Kundenzufriedenheit der EVU und Aufgabenträger stabil. Die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich leicht positiv entwickelt. Hier weisen vor allem die Betreuungsleistungen eine hohe Relevanz für die Gesamtzufriedenheit auf.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie liegt stabil auf einem sehr guten Niveau. Über alle Produktbereiche wurde die Kompetenz und Zuverlässigkeit sehr positiv bewertet. Verbesserungen ergaben sich insbesondere in den Bereichen Tank und stationäre Energien. Im Bereich Bahnstrom ist infolge von Verzögerungen im Abrechnungsprozess insgesamt ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Pünktlichkeit

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

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

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

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

UMFANGREICHE MASSNAHMEN ZUR PÜNKTLICHKEITSVERBESSERUNG

Bessere Steuerung in hochbelasteten Korridoren und Knoten

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

Zudem investiert der DB-Konzern in die PlanKorridore, um sie robuster gegenüber Störungen zu machen, unter anderem in die schnellere Ausrüstung von Weichen mit speziellen Herzstücken und das Diagnosesystem DIANA sowie darüber hinaus auch in einen gezielten Vegetationsrückschnitt und zusätzliche Maschinen. Parallel stellt er über 100 Mitarbeiter für die Instandhaltung in den Korridoren ein.

Lagezentren für besseres Baumanagement und mehr Pünktlichkeit

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

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

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

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

Vegetationsmanagement
In den vergangenen Jahren haben Extremwetterlagen mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Deshalb 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 nachgelagerten Bereichen. Ergänzend fördert der DB-Konzern standortgerechte und robuste Vegetationsformen. Ziel ist es, die Wälder auf DB-Grund forstwirtschaftlich so zu entwickeln, dass sie gegenüber Extremwetterlagen deutlich robuster werden. Im Berichtsjahr wurde dieser Ansatz nochmals weiterentwickelt. Unter anderem sollen bis Ende 2022 alle Baumbestände entlang des gesamten Schienennetzes intensiv inspiziert werden. Durch die darauffolgende Entnahme oder Förderung von Bäumen sollen die Bestände stabilisiert werden.

Digitalisierung

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

In drei Ausbaufeldern ist die Digitalisierung der Schlüssel zum Erfolg für die Starke Schiene:

- Der digitale Bahnbetrieb macht den DB-Konzern robuster – zum Beispiel durch automatisierte Fahrplanung und Disposition.
- Die digitale Instandhaltung macht den DB-Konzern schlagkräftiger – zum Beispiel durch Echtzeittransparenz und vorausschauendere Planung.
- Und das digitale Kundenerlebnis macht den DB-Konzern moderner – zum Beispiel durch effizientere Reiseketten und intuitivere Buchungsmöglichkeiten.

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

ÖKOSYSTEME UND PARTNERSCHAFTEN FÜR DIE STARKE SCHIENE

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

Die ersten Ökosysteme werden in den vier Bereichen aufbeziehungsweise ausgebaut:

- Production Tech (im Aufbau): Die Digitalisierung von Produktionsprozessen ermöglicht eine Steigerung der Wertschöpfungseffizienz von Betriebsabläufen durch Kosteneinsparungen, Kapazitätssteigerungen und Qualitätsverbesserungen im Systemverbund Bahn. Entsprechend der Strategie Starke Schiene steht dieses Ökosystem besonders im Fokus.
- Sustainability Tech (im Aufbau): Die Entwicklung von nachhaltigen Wertversprechen und Wertschöpfungsketten adressiert das wachsende Bedürfnis der Kunden nach umweltverträglichem Konsum.
- Logistics (im Aufbau): Attraktive Wertversprechen und wettbewerbsfähige Wertschöpfungsketten bedürfen auch im Bereich Transport und Logistik integrierter Lösungen mit Partnern. Dazu wird eine passende Ökosystem-Einheit sukzessive im ökosystemischen Ansatz aufgebaut.
- New Mobility: NeMo steht für einen starken öffentlichen Verkehr: klimafreundlich, überall und einfach. Die bereits existierende Ökosystem-Einheit bietet integrierte Mobilität zusammen mit dem Personenverkehr aus einer Hand für Besteller und Kommunen.

DIGITALE SCHIENE DEUTSCHLAND

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

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

NEUE PRODUKT- UND SERVICEKONZEPTE

Neue Serviceauslastungsanzeige

Im April 2019 hat der DB-Konzern eine neue Auslastungsanzeige in der Reiseauskunft auf bahn.de und im DB Navigator eingeführt. Die digitale Anzeige zeigt die voraussichtliche Auslastung für jeden einzelnen Fernverkehrszug in den nächsten 28 Tagen.

Neue App Park+Ride

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

Kontinuierliche Weiterentwicklung für bessere Information und mehr Komfort

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

ioki baut Angebote aus

Mit ioki bringt der DB-Konzern On-Demand-Mobilität und autonomes Fahren in den öffentlichen Verkehr. Das Angebot wurde weiter ausgebaut:

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

NEUE DIGITALISIERUNGSPROJEKTE

Weiterer Ausbau der digitalen Stellwerke

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

App-basiertes Trassenbuchungssystem

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

Test von Robotik im Service

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

Ausweitung Ausstattung mit ETCS

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

3-D-Druck-Verfahren weiter ausgebaut

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

Teststart eines innovativen Soundsystems

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

Ökologie

30 — Die Grüne Transformation
30 — Klimaschutz
32 — Natur- und Ressourcenschutz
33 — Lärmreduzierung

Die Grüne Transformation

Der DB-Konzern übernimmt als einer der größten Verkehrsinfrastrukturbetreiber Europas Verantwortung für die Umwelt, denn er will nachfolgenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. Gleichzeitig spürt der DB-Konzern die Folgen des Klimawandels in seinem Kerngeschäft. Laut einer Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung zählt Deutschland zu den drei weltweit am stärksten von Extremwetter betroffenen Ländern. Deshalb will der DB-Konzern eines der umweltfreundlichsten Unternehmen in der Mobilität in Deutschland werden. Mit Klimaschutz, Natur- und Ressourcenschutz sowie Lärmreduzierung arbeitet der DB-Konzern an den wichtigen Themen für sich und seine Stakeholder. Sie gehören zu seinen strategischen Zielen und sind Teil seines Selbstverständnisses als nachhaltiger Transportdienstleister.

Die Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns schafft den Rahmen für die nachhaltige Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen und für Artenvielfalt in den zahlreichen angrenzenden Naturschutzgebieten oder den von ihm geschaffenen Ausgleichsräumen. Ressourcenschonung realisiert der DB-Konzern insbesondere durch die Wiederverwendung von Baumaterial in der Entwicklung seiner Infrastruktur oder durch Sortierung von Bau- und Siedlungsabfällen für die Wiederverwendung. Gleichzeitig entlasten Schallschutzwände und -fenster an Neu- und Bestandsstrecken die Anwohner von den Auswirkungen des Verkehrswachstums.

Klimaschutz

Bis 2050 will der DB-Konzern seine Transporte klimaneutral durchführen und somit seine Treibhausgasemissionen auf null reduzieren. Dafür plant der DB-Konzern, bis 2038 schrittweise seine Schienenverkehre in Deutschland vollständig mit Ökostrom zu betreiben. Einen wichtigen Meilenstein hierbei bildet das Klimaziel 2030 des DB-Konzerns, mit dem er sich verpflichtet hat, seine spezifischen Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 mindestens zu halbieren. Es umfasst alle wesentlichen Treibhausgasemissionen seiner Verkehrs- und Infrastrukturgeschäftsfelder. Zur Realisierung dieses Ziels hebt der DB-Konzern den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland bis 2030 auf 80 % an. So fährt zum Beispiel der DB-Fernverkehr bereits seit Januar 2018 auf allen elektrifizierten Strecken in Deutschland vollständig mit Ökostrom und damit klimaneutral.

Bei den stationären Anlagen des DB-Konzerns, zum Beispiel seinen Ökostrombahnhöfen, hat der DB-Konzern ebenfalls begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Er erweitert kontinuierlich den Anteil energieeffizienter Produktionsmittel, unter anderem im Zuge der Erneuerung der Fahrzeugflotte. Mit neuen, attraktiven Angeboten im Schienenverkehr schafft der DB-Konzern Anreize, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Beispiele hierfür sind die Schnellfahrstrecke Berlin—München oder rund 9.000 leise digitalisierte Güterwagen, die eine Frachtverfolgung in Echtzeit erlauben. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene hat nicht nur Einfluss auf die Emissionen der Logistik des DB-Konzerns, sondern ist auch ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der nationalen Klimaziele Deutschlands im Verkehrssektor.

Den Fortschritt dieser Maßnahmen steuert der DB-Konzern mit Energieeffizienz- und spezifischen Emissionszielen in seinen Geschäftsfeldern, deren Fortschritt er regelmäßig misst. Die Indikatoren des DB-Konzerns für Klimaschutz sind die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 und der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland.

KLIMAZIEL DES DB-KONZERNS: HALBIERUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN BIS 2030

Seit dem Vorjahr bezieht der DB-Konzern sich auf sein neues Klimaziel. Bis zum Jahr 2030 wird er den spezifischen – also den auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen – Ausstoß der Treibhausgase gegenüber 2006 weltweit mindestens halbieren. Im gesamten Verkehrssektor in Deutschland können durch eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab dem Jahr 2030 bis zu 10,5 Mio. t CO_2 pro Jahr eingespart werden.

Gleichzeitig hat sich DB Schenker als internationaler Logistiker vorgenommen, klimaneutral zu wachsen. Das bedeutet, die Treibhausgasemissionen der weltweiten Logistiktransporte des DB-Konzerns außerhalb Deutschlands werden vom DB-Konzern trotz des erwarteten weiter ansteigenden Transportvolumens in der nächsten Dekade konstant gehalten. Gegenüber dem Jahr 2006 will DB Schenker den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase um mindestens 40 % senken.

Um bis zum Jahr 2050 insgesamt klimaneutral zu sein, hebt der DB-Konzern den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix bis 2038 schrittweise auf 100 % an. Weiterhin steigert er die Effizienz seiner Transporte und arbeitet an nachhaltigeren Transportlösungen.

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

Seit dem Vorjahr stellt der DB-Konzern gemäß seinem Klimaziel neben der Reduzierung der spezifischen Treibhausgasemissionen der Transporteure auch die der stationären Anlagen dar. Die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 hat der DB-Konzern weiter entsprechend seinen Zielen reduziert.

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

Anteil erneuerbarer Energien am Bahnstrommix

Seit dem 1. Januar 2018 fahren bundesweit alle Reisenden in den elektrischen Fernverkehrszügen des DB-Konzerns mit 100 % Ökostrom. Die S-Bahn Berlin ist seit Anfang 2018 klimaneutral unterwegs und trägt zum hohen Anteil des Ökostroms am DB-Bahnstrommix bei. Bereits seit dem Jahr 2010 fährt die S-Bahn Hamburg komplett mit Ökostrom. Im Schienengüterverkehr haben die Kunden des DB-Konzerns mit DB eco plus die Möglichkeit, Transporte klimaneutral mit 100 % Ökostrom durchführen zu lassen.

Für die Ausweitung der Versorgung des DB-Schienenverkehrs mit Ökostrom hat der DB-Konzern im Berichtsjahr eine EU-weite Ausschreibung zur Beschaffung von 500 Gigawattstunden (GWh) Ökostrom durchgeführt und den ersten Vertrag über die Nutzung des Stroms aus einem Offshore-Windpark für die Versorgung des DB-Traktionsstromnetzes geschlossen.

Energieeffizienz

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

Wesentliche Hebel für die Senkung der Energieverbräuche des DB-Konzerns sind die Ausrüstung der Güterzuglokomotiven mit Fahrassistenzsystemen sowie die Modernisierung der elektrischen Fahrzeugflotten des DB-Konzerns mit neuen Baureihen mit höherer Energieeffizienz (unter anderem Mehrsystemlokomotiven der Baureihe [BR] 193) oder der Fähigkeit, Bewegungsenergie beim Bremsen in Strom umzuwandeln.

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

In der Bahnstromerzeugung hat der DB-Konzern auch im Berichtsjahr den fortlaufenden Ersatz alter dezentraler Umformer durch moderne elektronische Umrichter zur Energieeffizienzsteigerung vorangetrieben.

Stationärer Energiebedarf in Bahnhöfen, Werken und Gebäuden

Die rund 5.400 Bahnhöfe und die Werke und Gebäude des DB-Konzerns in Deutschland sowie weltweit mehr als 2.000 Standorte von DB Schenker machen rund 7 % des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden in den Vorjahren für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie in rund 700 Tochtergesellschaften Energieaudits durchgeführt. Die DB Energie GmbH, die DB Regio AG, die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB Fernverkehr AG und die DB Station& Service AG betreiben seit dem Jahr 2016 jeweils ein Energiemanagementsystem (ENMS) nach ISO 50001. Dies hat dazu beigetragen, dass der stationäre Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken ist. DB Netze Personenbahnhöfe konnte bis Ende des Berichtsjahres den absoluten Primärenergieverbrauch um rund 22 % im Vergleich zu 2010 senken.

Ökostrom in 33 Bahnhöfen

Seit dem 1. Januar 2019 werden die 15 größten Bahnhöfe Deutschlands mit 100 % Ökostrom versorgt. Dazu zählen sechs Stationen in Berlin, die Hauptbahnhöfe von Hamburg, Hannover, Düsseldorf, Köln, Frankfurt am Main, Nürnberg und Stuttgart sowie zwei Stationen in München. Durch die Versorgung dieser Bahnhöfe wird der Einsatz erneuerbarer Energien unterstützt. Bis Ende 2019 sind weitere Bahnhöfe im Rahmen der Projekte Smart Cities und Zukunftsbahnhöfe

dazugekommen. In Summe werden rund 76 GWh durch grünen Strom ersetzt. Das entspricht etwa 23 % des jährlichen Gesamtstromverbrauchs aller Bahnhöfe in Deutschland.

Natur- und Ressourcenschutz

Der Schutz von Artenvielfalt und natürlichen Lebensräumen ist eine weitere wesentliche Aufgabe, die der DB-Konzern insbesondere im Betrieb und bei der Weiterentwicklung seiner Infrastruktur erfüllt. Mit den Aktivitäten des DB-Konzerns, insbesondere beim Neu- und Ausbau in der Schieneninfrastruktur, zum Beispiel der Einrichtung adäquater Ausgleichsflächen, erfüllt der DB-Konzern alle gesetzlichen Anforderungen im Naturschutz.

Bis Ende 2022 plant der DB-Konzern den Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat. Damit hat er sich ein anspruchsvolles Ziel im Naturschutz gesetzt. Gemeinsam mit wissenschaftlichen Partnern arbeitet er an der Entwicklung von alternativen Verfahren.

Mit dem Klimawandel gehen immer stärker Naturereignisse wie Stürme oder Hochwasser einher, die den DB-Konzern als Infrastrukturbetreiber stark betreffen. Der DB-Konzern will seine Widerstandsfähigkeit gegen diese Gefahren steigern und entwickelt Strategien und Maßnahmen, um in Gefahrensituationen schnell und gezielt reagieren zu können.

Der DB-Konzern treibt eine effiziente Ressourcennutzung voran, indem er das Recycling sowie die Wiederverwendung vorantreibt. Das Ziel des DB-Konzerns ist es, die Recyclingquote seiner Abfälle bei über 95 % zu halten. Insbesondere bei Bauabfällen erreicht er aufgrund einer umfassenden Wiederverwertung eine sehr hohe Recyclingquote. Bei seinen weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, wird der DB-Konzern diese in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement ebenfalls steigern. Daneben verlängert er durch das Redesign, insbesondere von Schienenfahrzeugen, den Lebenszyklus seiner Produktionsmittel, setzt Recyclingmaterialien ein und optimiert seine Materialkreisläufe kontinuierlich.

BIODIVERSITÄT UND VEGETATIONSMANAGEMENT

Forschungsprojekt zu Glyphosat-Alternative

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

RESSOURCENSCHUTZ

Recyclingquote

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

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

Abfallmanagement mit differenzierter Entsorgung der Fraktionen

Der DB-Konzern ist bestrebt, die Abfallarten getrennt zu erfassen und auch getrennt einer Entsorgung zuzuführen. Durch die Erfassung und Sammlung einzelner Abfallarten konnte er Erlöse für Abfälle erzielen und Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen. Damit entspricht er auch der novellierten Gewerbeabfallverordnung, die Getrennthaltung zur obersten Pflicht macht. Der DB-Konzern ist in der Lage, fast jede Abfallart getrennt als Einzelfraktion zu entsorgen.

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

Lärmreduzierung

Gemeinsam mit der Bundesregierung hat der DB-Konzern sich das Ziel gesetzt, die Belastung der Anwohner durch Schienenverkehrslärm an Strecken des DB-Konzerns bis 2020 zu halbieren. Dieses Ziel verfolgt der DB-Konzern als Betreiber des Schienennetzes im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes sowie durch die Umrüstung aller aktiven Güterwagen auf Flüsterbremsen. Mit der Zwei-Säulen-Strategie für mehr Lärmschutz schafft der DB-Konzern die Akzeptanz der Menschen vor Ort für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

NEUES GESAMTKONZEPT DES FREIWILLIGEN LÄRMSANIERUNGSPROGRAMMS 2019

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

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE

Seit 1999 reduziert der DB-Konzern die Lärmbelastung für Anwohner von Bahnstrecken mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Schienenwegen des Bundes. Bis Ende 2020 will der DB-Konzern durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen insgesamt 2.000 km besonders lärmbelastete Strecken lärmsanieren.

Seit Beginn des Programms wurden darüber hinaus rund 50 km Lärmsanierungsbereiche durch Lärmvorsorgemaßnahmen lärmentlastet. Damit wurden auf Strecken von insgesamt 1.894 km, die als besonders lärmbelastet identifiziert wurden, die Anwohner von Schienenverkehrslärm entlastet.

BHH-Mittelabruf

Im Berichtsjahr wurden rund 119 Mio. € aus Mitteln aus dem Bundeshaushalt (BHH) für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms verwendet. Darüber hinaus werden mit den Mitteln des Förderprogramms weitere Projekte im Lärmschutz finanziert.

UMRÜSTUNG UND NEUBESCHAFFUNG LEISER GÜTERWAGEN

Die Anzahl der Neu- sowie Bestandsgüterwagen mit der lärmmindernden Verbundstofftechnologie hat sich im Berichtsjahr weiter erhöht. Ende des Berichtsjahres rollten bereits rund 93 % der aktiven Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland auf leisen Sohlen. Bis Ende 2020 sollen alle aktiven in Deutschland verkehrenden Güterwagen von DB Cargo mit Flüsterbremsen ausgestattet sein.

INNOVATIVE GÜTERWAGEN ERFOLGREICH GETESTET

Im April 2019 hat eine Arbeitsgemeinschaft aus DB Cargo und der VTG AG die Ergebnisse des Forschungsprojekts »Aufbau und Erprobung von innovativen Güterwagen« dem BMVI vorgestellt. Alle Projektziele wurden erreicht – das Projekt ist abgeschlossen. Es konnte gezeigt werden, dass durch Innovationen am Güterwagen und an dessen Komponenten die Wirtschaftlichkeit gesteigert und die Umwelt- und Lärmbilanz verbessert werden kann. Die zur Lärmminderung entwickelten Ansätze müssen mit Blick auf die betriebliche Praxis wie auch Wirtschaftlichkeit weiter untersucht werden. Ansätze aus dem BMVI-Projekt bezüglich Leichtbau und Multifunktionalität werden im Projekt m² fortgeführt. In diesem Projekt geht es darum, den Güterwagen modular und multifunktional zu gestalten. Ziel ist es, die Beschaffungsmöglichkeiten zu optimieren sowie die Einsatzfähigkeit zu flexibilisieren und damit eine größere Kundennähe zu erreichen.

INNOVATIVER LÄRMSCHUTZ – PROJEKT I-LENA

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

Soziales

34 — Personalplanung
34 — Recruiting
35 — Führung, Qualifizierung und Transformation
36 — Arbeit der Zukunft
38 — Anstieg der Mitarbeiterzahl

Personalplanung

Um den DB-Konzern robust aufzustellen, benötigt er eine präzise Personalsteuerung, vom Recruiting über die Qualifizierung und Funktionsausbildung bis hin zur Einsatzfähigkeit. Der DB-Konzern arbeitet daran, durch ganzheitliches Ressourcenmanagement Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und die richtigen Mitarbeiter in der richtigen Zahl am richtigen Ort zu haben. Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügt der DB-Konzern über ein etabliertes strategisches Instrument zur Analyse der personalpolitischen Herausforderungen, das ihm einen einheitlichen und systematisierten Blick für zehn Jahre in die Zukunft hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen in den betriebskritischen Tätigkeiten verschafft. Mit dem Strategischen Workforce-Management hat der DB-Konzern die SPP weiterentwickelt. Neben den quantitativen Aspekten werden in dem Strategischen Workforce-Management qualitative Aspekte wie die sich verändernden Berufsanforderungen, Tätigkeiten und Kompetenzen betrachtet, um zukünftig noch gezielter qualifizieren und rekrutieren zu können. Der DB-Konzern hat das Konzept in verschiedenen Gesellschaften verprobt und im Berichtsjahr in unterschiedlichen Bereichen zur Anwendung gebracht.

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

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

Recruiting

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT NIEDRIGER

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

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

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

Es wurden zahlreiche Kampagnen für alle relevanten Zielgruppen ausgespielt. Dabei lag der Fokus insbesondere auf den stark nachgefragten Fachberufen. Die aktuelle Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« wurde für die jeweiligen Kanäle spezifisch weiterentwickelt.

Bei der Ansprache der Zielgruppen wurde weiterhin auf Innovation gesetzt. Mit der DB Job-Tour hat der DB-Konzern ein modernes Recruitingformat umgesetzt. Über sieben Wochen war ein Team in sieben Recruitingregionen Deutsch-

lands an 27 Standorten unterwegs. Die DB Job-Tour war nicht nur ein besonders kandidatenorientiertes Format, sondern bekam auch große und positive mediale Aufmerksamkeit.

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

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

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

NEUEINSTELLUNGEN AUF REKORDNIVEAU

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

Auch ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte hat der DB-Konzern im Berichtsjahr so viele neue Mitarbeiter eingestellt wie noch nie zuvor: 22.758 neue Mitarbeiter (ohne Nachwuchskräfte). Damit wird das zentrale strategische HR-Ziel der Rekrutierung, Qualifizierung und Bindung von 100.000 neuen DB-Mitarbeitern umgesetzt und der DB-Konzern insgesamt robuster gemacht.

Führung, Qualifizierung und Transformation

QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

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

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

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

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

MITARBEITERBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

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

- Leisten: Im Mittelpunkt steht ein ehrlicher Dialog über Leistung, um kontinuierlich die Leistungsfähigkeit zu fördern. Das Projekt »mein Performance Management« hat eine Lösung entwickelt, die Ziele stärker handlungsleitend gestaltet, Feedback in den Mittelpunkt stellt und Leistung kontinuierlich zum Gesprächsthema macht.

- Lernen: Ein breites Angebot von DB Akademie und DB Training sowie Maßnahmen direkt im Arbeitsalltag helfen, das eigene Können zu erweitern. Die DB Lernwelt wurde als zentrale Lernplattform des DB-Konzerns weiter ausgebaut. Über 115.000 Mitarbeiter nutzen bereits die Lernangebote und erhalten darüber hinaus Zugriff auf kostenfreie Lerninhalte zu den Themen Digitalisierung, Lean-Management sowie Change-Management und Kommunikation. Damit bietet die DB Lernwelt allen Mitarbeitern die Möglichkeit, eigenverantwortlich und selbstorganisiert zu lernen und sich so fachlich und persönlich weiterzuentwickeln.
- Entwickeln: Die Nachfolgeplanung leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, das Risiko von längeren Vakanzzeiten zu reduzieren, Silogrenzen zu überwinden und mit den Führungskräften und Mitarbeitern klarere Perspektiven für die weitere Entwicklung zu definieren. Der im Berichtsjahr eingeführte Prozess zur strategischen Nachfolgeplanung sieht unter anderem vor, dass interessierte Kandidaten eigeninitiativ per Mausklick ihr Interesse an der Nachfolge für Führungsfunktionen und Know-how-Träger bekunden. So sollen zukünftig besser nahtlose Übergänge bei personellen Veränderungen sichergestellt werden und Nachfolgerisiken transparent gemacht werden.
- Ein- und Umsteigen: Ist eine Besetzungsentscheidung getroffen, unterstützt ein Einstiegsmanagement dabei, sich auf die neuen Aufgaben optimal vorzubereiten. Im DB-Konzern wird das Einstiegsmanagement sowohl digital als auch durch eine persönliche Begleitung unterstützt. Mit einem Generationenmanagement werden die Integration und gegenseitiges Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitern gefördert.

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

15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITER

Im Berichtsjahr wurden die 15 Ausbausteine der Mitarbeiter als neues, partizipatives Element der Starken Schiene fest verankert. Die Mobilisierung und Partizipation der Mitarbeiter sind entscheidend für das Gelingen der neuen Strategie. Daher beteiligt der DB-Konzern seine Mitarbeiter aktiv an der Strategie Starke Schiene.

FOLGEWORKSHOPS UND IDEENMANAGEMENT

Mitarbeiterzufriedenheit	2019	2018	2017
Mitarbeiterzufriedenheit in ZI	–	3,7	–
Durchführungsquote Folgeworkshops in %	96,9	–	97,1

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

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

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

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

Arbeit der Zukunft

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

ZUKUNFTSFÄHIGE BESCHÄFTIGUNGS-BEDINGUNGEN

Der DB-Konzern entwickelt Beschäftigungsbedingungen auf Basis von aktuellen und zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklungen sowie den Erwartungen von Mitarbeitern und Bewerbern an einen modernen Arbeitgeber konsequent im Sinne der Strategie Starke Schiene weiter. Dabei werden Themen wie Partizipation und Individualisierung immer wesentlicher.

Flexible Gestaltung der Arbeitszeit

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

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

Auch bei der Verwendung erbrachter Mehrleistung bieten sich für DB-Mitarbeiter mehrere Wahlmöglichkeiten. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Arbeitnehmer Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt – etwa für ein Sabbatical, zur Kinderbetreuung, zur Pflege von Angehörigen oder vor der Regelaltersrente – bezahlt freistellen lassen. Bisher haben über 50.000 Arbeitnehmer ein Wertguthabenkonto aktiviert.

Seit Juli 2019 können tarifliche Arbeitnehmer zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Beide Modelle (Langzeitkonto und Einbringung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

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

Mobilitätsleistungen und geförderter Wohnraum

Der DB-Konzern sucht aktiv nach Lösungen für die Herausforderungen von wachsender Mobilität und bezahlbarem Wohnraum für seine Mitarbeiter. Neben den traditionellen Fahrvergünstigungen wird angestrebt, das Mobilitätsportfolio für Mitarbeiter um attraktive Produkte zu erweitern. So können Mitarbeiter schon jetzt Angebote zu günstigen Konditionen für das DB Firmenrad, für Call a Bike oder Flinkster nutzen.

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

Modernes Gesundheitsmanagement

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

Tarifverhandlungen abgeschlossen

Die Tarifverhandlungen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) konnten am 14. Dezember 2018 und mit der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer (GDL) am 4. Januar

2019 abgeschlossen werden. Mit den Abschlüssen ist es gelungen, widerspruchsfreie Regelungen zu vereinbaren. Die Tarifverträge laufen 29 Monate – rückwirkend ab dem 1. Oktober 2018 – bis zum 28. Februar 2021. Neben einer Entgelterhöhung um insgesamt 6,1% in zwei Stufen wurden unter anderem eine Fortführung und Ausweitung der Wahloption zwischen Entgelterhöhung, Arbeitszeitverkürzung oder zusätzlichem Erholungsurlaub sowie Verbesserungen in der betrieblichen Altersvorsorge vereinbart.

ZUKUNFT DER ARBEIT UND DIVERSITY

Konzerninitiative zur Arbeit der Zukunft

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

Konzerninitiative zu Diversity

Die Konzerninitiative »Einziganders.« unterstreicht das Bekenntnis des DB-Konzerns zu Vielfalt, indem er mit zahlreichen Aktionen beispielsweise in der Diversity-Woche und am Diversity-Tag für Vielfalt sensibilisiert und das Engagement für Vielfalt im DB-Konzern wertschätzt und sichtbar macht. Mit »Einziganders.« setzt der DB-Konzern sich für eine Unternehmenskultur ein, in die Mitarbeiter ihre unterschiedlichen und individuellen Lebensentwürfe und Kompetenzen aktiv einbringen können. Der DB-Konzern steht für eine Vielfalt der Geschlechter, Generationen, ethnischen und sozialen Herkünfte, Religionen und Weltanschauungen, sexuellen Orientierungen und Identitäten, physischen wie psychischen Fähigkeiten sowie Lern- und Arbeitsstilen.

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

TRANSFORMATIONSPROJEKT SMART HR

Mit Smart HR nutzt der DB-Konzern das volle Potenzial der Digitalisierung und macht die Personalarbeit so effizienter, moderner und wettbewerbsfähiger. Er löst das aktuelle Personalsystem PeopleSoft durch eine moderne, cloudbasierte Plattform ab, in der Mitarbeiter über digitale Services viele Produkte selbst jederzeit und ortsunabhängig nutzen können.

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

Anstieg der Mitarbeiterzahl

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

			Veränderung	
Mitarbeiter per 31.12. — *in VZP*	**2019**	2018	absolut	%
Mitarbeiter	8.421	7.905	+516	+6,5
Auszubildende	170	130	+40	+30,8
DB AG	**8.591**	**8.035**	**+556**	**+6,9**

Per 31. Dezember 2019 ist die Zahl der Mitarbeiter der DB AG gestiegen. Auch im Jahresdurchschnitt lag sie mit 8.220 Mitarbeitern über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 7.723 Mitarbeiter).

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

39 — Differenziertes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte
40 — Ergebnisentwicklung
41 — Finanzlage
43 — Vermögenslage

Differenziertes Umfeld für globale und europäische Verkehrsmärkte

RAHMENBEDINGUNGEN

Entwicklung wesentlicher makroökonomischer Größen im Vorjahresvergleich — *in %*	2019	2018	2017
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+0,9	+4,1	+6,1
BIP			
Welt	+2,6	+3,2	+3,3
USA	+2,3	+2,9	+2,4
China	+6,1	+6,7	+6,9
Japan	+0,9	+0,3	+2,2
Europa	+1,3	+2,1	+2,9
Euro-Raum	+1,2	+1,9	+2,7
Deutschland	+0,6	+1,5	+2,8

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

Quelle: Oxford Economics

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

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

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

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

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

ENERGIEMÄRKTE

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

Benzin und Diesel

			Veränderung	
Brent — *in USD/bbl*	2019	2018	absolut	%
Durchschnittspreis	64,2	71,7	−7,5	−10,5
Höchstpreis	75,6	86,7	−11,1	−12,8
Tiefstpreis	52,5	49,9	+2,6	+5,2
Jahresendpreis	66,0	53,8	+12,2	+22,7

Quelle: Thomson Reuters

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

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

Strom- und Emissionszertifikate

Strommarkt	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	48,1	44,1	+ 4,0	+ 9,1
Höchstpreis	53,5	56,9	- 3,4	- 6,0
Tiefstpreis	41,6	32,6	+ 9,0	+ 27,6
Jahresendpreis	44,9	51,4	- 6,5	- 12,6
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO_2				
Durchschnittspreis	24,8	16,0	+ 8,8	+ 55,0
Höchstpreis	29,9	25,8	+ 4,1	+ 15,9
Tiefstpreis	18,4	7,6	+ 10,8	+ 142
Jahresendpreis	25,0	24,6	+ 0,4	+ 1,6

Quelle: Thomson Reuters

Die in 2019 realisierten Preiseffekte führten zu keinen wesentlichen Ergebnisbelastungen für den DB-Konzern.

Ergebnisentwicklung

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich im Berichtsjahr nicht. Mit Wirkung vom 11. September 2019 wurde die DB Media&Buch GmbH (DB Media&Buch) mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2019 auf die DB AG verschmolzen. Wesentliche Auswirkungen auf den Jahresabschluss haben sich daraus nicht ergeben.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Gewinn- und Verlustrechnung — *in Mio. €*	2019	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatzerlöse	1.198	1.101	+ 97	+ 8,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	3	2	+ 1	+ 50,0
Sonstige betriebliche Erträge	328	402	- 74	- 18,4
Materialaufwand	- 405	- 382	- 23	+ 6,0
Personalaufwand	- 730	- 710	- 20	+ 2,8
Abschreibungen	- 192	- 21	- 171	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.097	- 983	- 114	+ 11,6
Beteiligungsergebnis	943	1.361	- 418	- 30,7
Zinsergebnis	- 453	- 443	- 10	+ 2,3
Ergebnis vor Steuern	**- 405**	**327**	**- 732**	**-**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1	- 11	+ 10	- 90,9
Jahresfehlbetrag / -überschuss	**- 406**	**316**	**- 722**	**-**

Die Umsatzerlöse stiegen vor allem infolge der Verschmelzung der DB Media&Buch und von höheren Vermietungserlösen. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Erträgen aus dem Verkauf von Finanzanlagen sowie Schadenersatzforderungen.

Auf der Aufwandsseite kam es gegenläufig zu spürbaren Mehrbelastungen:

- Der Materialaufwand stieg unter anderem infolge höherer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen.
- Der Personalaufwand nahm vor allem tarifbedingt und infolge eines höheren Mitarbeiterbestands deutlich zu. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersvorsorge.
- Die Abschreibungen erhöhten sich deutlich infolge von Wertberichtigungen auf Forderungen.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen an. Dies resultierte unter anderem aus gestiegenen Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung infolge der Verschmelzung der DB Media&Buch sowie einer Zuführung zur Rückstellung für die erwartete Inanspruchnahme aus Bürgschaften.

Der deutliche Rückgang des Beteiligungsergebnisses resultierte insbesondere aus einem Anstieg der Aufwendungen aus Verlustübernahme (– 278 Mio. €), insbesondere bei der DB Cargo AG und der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, sowie aus rückläufigen Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (– 210 Mio. €). Hier wirkte vor allem die operative Entwicklung der DB Netz AG, der DB Regio AG, der DB Station&Service AG und der Schenker AG. Gegenläufig positiv wirkte unter anderem das verbesserte Ergebnis der DB Fernverkehr AG.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die in der Regel von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis hat sich vor allem infolge von höheren Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Aufzinsung von Rückstellungen verschlechtert.

Die Entwicklung der Steuerposition wurde durch periodenfremde Erträge entlastet. Die Aufwendungen gingen zurück.

Insgesamt ergaben sich infolge höherer Aufwandsbelastungen eine deutliche Verschlechterung des Ergebnisses nach Steuern und ein deutlicher Jahresfehlbetrag.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE ZUR ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB AG im Berichtsjahr deckt sich aus den dargelegten Gründen nicht mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2019, in der von einem Jahresergebnis auf Vorjahresniveau ausgegangen wurde.

Finanzlage

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

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance.

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien oder in Form von langfristigen Darlehen weitergereicht. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

- Für die langfristige Fremdfinanzierung steht ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden im Berichtsjahr sechs Senioranleihen begeben (Gesamtvolumen: rund 1,9 Mrd. €). Gegenläufig wurden Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,9 Mrd. € getilgt. Der Auslastungsgrad hat sich in der Folge per 31. Dezember 2019 leicht auf rund 81 % erhöht (per 31. Dezember 2018: rund 78 %).
- Darüber hinaus steht ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde eine Senioranleihe begeben (Volumen: 115 Mio. AUD/71 Mio. €). Der Auslastungsgrad stieg in der Folge per 31. Dezember 2019 auf rund 24 % (per 31. Dezember 2018: rund 20 %).
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 31. Dezember 2019 war das Programm mit sechs USD-Emissionen mit einer Restlaufzeit von wenigen Tagen in Anspruch genommen. Der Auslastungsgrad stieg in der Folge per 31. Dezember 2019 auf rund 30 % (per 31. Dezember 2018: –).
- Zudem verfügte der DB-Konzern per 31. Dezember 2019 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten mit Restlaufzeiten von 1,0 bis 2,0 Jahren sowie unverändert über eine weitere garantierte ungenutzte Kreditfazilität über 0,1 Mrd. €.
- Darüber hinaus konnte der DB-Konzern per 31. Dezember 2019 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,7 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2018: 2,5 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.
- Zur Stärkung der Bilanzstruktur hat der DB-Konzern im Berichtsjahr über die DB Finance erstmals Hybridanleihen emittiert, die als nachrangige Kapitalaufnahmen gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) dem Eigenkapital zugerechnet werden. Insgesamt 2,0 Mrd. € wurden in zwei Tranchen begeben, die beide eine unbestimmte Laufzeit aufweisen, aber nach 5,5 beziehungsweise zehn Jahren erstmals von der Emittentin gekündigt werden können.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

Rating-Einstufungen DB AG	**Ersterteilung**	**Letzte Veröffentlichung**	**Aktuelle Einstufungen**		
			kurzfristig	**langfristig**	**Ausblick**
S&P Global Ratings	16.05. 2000	08.10. 2019	A-1+	AA	stabil
Moody's	16.05. 2000	11.10. 2019	P-1	Aa1	negativ

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

S&P hat unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfristrating-Einstufung der DB AG von »AA–« auf »AA« angehoben. Der Ausblick und die Kurzfristrating-Einschätzungen blieben unverändert.

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

VERBINDLICHKEITEN

Verbindlichkeiten per 31.12. — *in Mio. €*	**2019**	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	28.102	25.347	+ 2.755	+ 10,9
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	210	213	- 3	- 1,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	169	200	- 31	- 15,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45	45	-	-
Sonstige	1.097	185	+ 912	-
Insgesamt	**29.623**	**25.990**	**+ 3.633**	**+ 14,0**

Die Verbindlichkeiten stiegen per 31. Dezember 2019 deutlich an:

- Wesentlicher Treiber waren die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Diese erhöhten sich maßgeblich infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance. Zudem wirkten eine höhere Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung (Cashpooling) sowie höhere Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen.
- Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind annähernd unverändert geblieben.
- Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gingen im Wesentlichen infolge einer niedrigeren Inanspruchnahme von Kontokorrentkrediten zurück.
- Die sonstigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen infolge der kurzfristigen Konzernfinanzierung im Rahmen des Multi-Currency-Commercial-Paper-Programms angestiegen.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 31 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 93 Mio. €). Vor allem waren als Finanzierungsleasing bewertete Verlängerungen von Mietverträgen, die als Investitionen ausgewiesen werden, sowie Investitionen in Softwareprojekte niedriger als im Vorjahr.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung Kapitalflussrechnung — *in Mio. €*	**2019**	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	- 522	- 667	+ 145	- 21,7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 1.200	663	- 1.863	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.160	- 243	+ 2.403	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	**438**	**- 247**	**+ 685**	**-**
Finanzmittelfonds per 31.12.	2.512	2.074	+ 438	+ 21,1

- Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ist im Berichtsjahr deutlich zurückgegangen. Dies resultierte im Wesentlichen aus Working-Capital-Effekten. Gegenläufig wirkte die negative Ergebnisentwicklung.
- Der spürbare Rückgang des Mittelflusses aus Investitionstätigkeit wurde vor allem durch gestiegene Nettoauszahlungen im Zusammenhang mit Finanzanlagen (– 1.713 Mio. €) sowie einen deutlichen Anstieg der Inanspruchnahme der kurzfristigen Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften im Rahmen des Cashpoolings (– 1.141 Mio. €) verursacht. Gegenläufig wirkten unter anderem ein höherer Mittelzufluss aus kurzfristigen Finanzierungsinstrumenten (+ 684 Mio.) sowie gestiegene Zuflüsse aus Ergebnisübernahmen und Dividenden (+ 303 Mio.).
- Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit stieg deutlich an. Hier wirkten vor allem ein höherer Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von lang- und kurzfristigen Finanzkrediten (+ 1.960 Mio. €) sowie die Änderung im Mittelfluss aus der Konzernfinanzierung (Cashpooling) (+ 596 Mio. €). Gegenläufig wirkte eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Dividendenzahlung (– 200 Mio. €).

Im Saldo erfolgte daraus ein Finanzmittelzufluss, sodass die DB AG per 31. Dezember 2019 über einen im Vergleich zum Vorjahresende höheren Bestand an flüssigen Mitteln verfügte.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE ZUR FINANZLAGE

Die Entwicklung der DB AG im Berichtsjahr deckt sich mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2019.

Vermögenslage

BILANZ

Bilanzstruktur per 31.12. — *in Mio. €*	**2019**	2018	Veränderung absolut	Veränderung %
Bilanzsumme	46.997	43.944	+3.053	+6,9
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	36.929	35.021	+1.908	+5,4
Umlaufvermögen	10.066	8.920	+1.146	+12,8
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	2	3	-1	-33,3
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	12.160	13.215	-1.055	-8,0
Sonderposten mit Rücklageanteil	0	1	-1	-100
Rückstellungen	5.188	4.708	+480	+10,2
Verbindlichkeiten	29.623	25.990	+3.633	+14,0
davon zinspflichtig	28.263	24.863	+3.400	+13,7
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	30	-4	-13,3

Bilanzstruktur per 31.12. — *in %*	**2019**	2018
AKTIVSEITE		
Anlagevermögen	78,6	79,7
Umlaufvermögen	21,4	20,3
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
PASSIVSEITE		
Eigenkapital	25,9	30,1
Sonderposten mit Rücklageanteil	0,0	0,0
Rückstellungen	11,0	10,7
Verbindlichkeiten	63,0	59,1
davon zinspflichtig	60,1	56,6
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2019 gestiegen.

- Das Anlagevermögen lag über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (+1.425 Mio. €) erhöhten sich aufgrund eines insgesamt gestiegenen Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften insbesondere bei der DB Fernverkehr AG, der DB Netz AG sowie der Schenker AG. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch gestiegene Anteile an verbundenen Unternehmen (+428 Mio. €), im Wesentlichen infolge einer Kapitalerhöhung bei der Arriva Investments Limited.
- Das Umlaufvermögen lag deutlich oberhalb des Vorjahresendwerts. Ursächlich hierfür war insbesondere der Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+756 Mio. €). Hier wirkten vor allem höhere Forderungen aus dem konzerninternen Cashpooling (+1.558 Mio. €), die im Wesentlichen durch den Rückgang der Forderungen aus Finanzierung, unter anderem Ergebnisabführungsverträge sowie kurzfristige Darlehen, gedämpft wurden. Positiv wirkte außerdem ein Anstieg der liquiden Mittel (+407 Mio. €).

Strukturell ergab sich eine Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens. Das Anlagevermögen dominiert allerdings weiterhin die Aktivseite der Bilanz.
Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen die Verbindlichkeiten.

- Das Eigenkapital war rückläufig. Dies resultierte aus dem Jahresfehlbetrag (-406 Mio. €) sowie der Dividendenausschüttung (-650 Mio. €).
- Die Rückstellungen erhöhten sich. Dies resultierte aus deutlich höheren Pensionsrückstellungen (+348 Mio. €) sowie einem Anstieg der sonstigen Rückstellungen. Gegenläufig wirkten unter anderem rückläufige Rückstellungen für ökologische Altlasten.
- Die Verbindlichkeiten stiegen deutlich an. Ursächlich hierfür waren insbesondere die höheren Verbindlichkeiten infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance (+2.165 Mio. €) sowie gestiegene kurzfristige Finanzverbindlichkeiten.

Strukturell ergab sich dadurch eine leichte Verschiebung in Richtung der Verbindlichkeiten. Die Eigenkapitalquote ging zurück.

EINKAUFSVOLUMEN

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

- Fracht- und Speditionsleistungen sind leicht auf 10,6 Mrd. € gesunken (im Vorjahr: 10,8 Mrd. €).
- Industrielle Produkte gingen auf 8,1 Mrd. € zurück (im Vorjahr: 9,2 Mrd. €). Das liegt insbesondere daran, dass im Vorjahr eine umfangreiche ICE-4-Bestellung erfolgte.
- Bei Bau- und Ingenieurleistungen stieg das Einkaufsvolumen deutlich auf 7,5 Mrd. € (im Vorjahr: 6,4 Mrd. €). Ursache dafür sind die großen Investitionsprogramme im Bereich der Infrastruktur und zum Teil die ansteigenden Marktpreise der Bauindustrie.
- Dienstleistungen Dritter erhöhten sich auf 5,9 Mrd. € (im Vorjahr: 5,4 Mrd. €). Infolge der Digitalisierungsinitiativen erhöhte sich unter anderem der Bedarf an IT-Dienstleistungen.
- Die leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe gingen zurück auf 2,8 Mrd. € (im Vorjahr: 3,1 Mrd. €).

Chancen- und Risikobericht

44 — Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern
46 — Wesentliche Chancen und Risiken

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen des Früherkennungssystems des DB-Konzerns wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für das Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern.

Das strategische Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns leitet sich im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Der DB-Konzern beschäftigt sich dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in seinem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete Chancen abgeleitet und analysiert.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Nur wenn der DB-Konzern den Wandel versteht, kann er ihn aktiv mitgestalten. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachtet der DB-Konzern im DB.Trend.Radar die für den DB-Konzern wichtigsten externen Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Weltwirtschaft auf seine Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das RMS des DB-Konzerns wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS) unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigen die Komponenten des IKS des DB-Konzerns die Prinzipien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen Internal Control – Integrated Framework in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist das rechnungslegungsbezogene IKS des DB-Konzerns ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den vom DB-Konzern eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus unter anderem eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein wesentliches Element der Kontrollmechanismen des DB-Konzerns darstellen, zielen auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit seines IKS. Darüber hinaus erfolgen Prüfungen im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur. Ergänzt werden die Überwachungsmechanismen des DB-Konzerns durch die Befassung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses beziehungsweise des Aufsichtsrats mit dem Rechnungslegungsprozess und der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen IKS-Mindeststandards der Berichterstattung eingerichtet und, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION DURCH DIE UNTERNEHMENSLEITUNG

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis des RMS des DB-Konzerns. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Per 31. Dezember 2019 lagen die Risikoschwerpunkte des DB-Konzerns in den Bereichen Recht und Verträge sowie Produktion und Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition per 31. Dezember 2019 bezogen auf die EBIT-Prognose des DB-Konzerns für das Folgejahr im Berichtsjahr erhöht. Infolge der weltweiten Verbreitung im ersten Quartal 2020 bestehen zudem erhebliche Risiken aus den Auswirkungen des Coronavirus, deren Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar ist.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen in Höhe von 0,1 Mrd. € (davon sw: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen vor allem im Bereich Produktion und Technik.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch die Kreditratings von Moody's und S&P eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Rating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von ESG-Rating-Agenturen wie ISS ESG und MSCI extern eingeschätzt und bewertet.

Organisatorisch hat der DB-Konzern alle Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Das kontinuierliche Risikomanagement des DB-Konzerns und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des strategischen Managementprozesses (SMP) und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und der Mittelfristplanung des DB-Konzerns keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Wesentliche Chancen und Risiken

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

Die Nachfrage nach den Mobilitäts- und insbesondere nach den Transport- und Logistikdienstleistungen des DB-Konzerns ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die der Strategie des DB-Konzerns zugrunde liegenden Trends in den Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf das Geschäft des DB-Konzerns auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in den einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird hier ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden. DB Arriva ist so aufgestellt, dass Chancen in bereits offenen beziehungsweise sich öffnenden Märkten gut genutzt werden können.
- Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
  - Im Fernverkehr steht der DB-Konzern in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit Fernbus und Flugzeug.
  - Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, optimiert der DB-Konzern fortlaufend sein Ausschreibungsmanagement und seine Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und die Effizienz des DB-Konzerns zu verbessern, hat der DB-Konzern bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.
  - Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, beispielsweise durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
  - Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagiert der DB-Konzern mit einer fortlaufenden Optimierung seiner Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um sich im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn setzt der DB-Konzern die Strategie Starke Schiene um, um insbesondere die Produktqualität signifikant zu verbessern.

Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:

- effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
- verbesserte und neue digitale Dienstleistungen,
- erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld unter anderem aus folgenden Entwicklungen ergeben:

- Neue Wettbewerber: Auf den Märkten des DB-Konzerns werden zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie zum Beispiel Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv.
- Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. Vor allem Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
- Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung Zusatzleistungen verschieben.
- Integrierte On-Demand-Mobilität: Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.

- Durch die demografische Entwicklung steigt der Druck auf die öffentliche Hand, auf günstige Angebote zurückzugreifen. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
- Supply-Chain-Visibility: Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
- Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, hat der DB-Konzern unter anderem seine umfassende Digitalisierungsstrategie entwickelt.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagiert der DB-Konzern zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung seines Portfolios und seiner Produkte.

Die Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen des DB-Konzerns ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte seiner Kunden:

- Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen bei Kunden kommen. Steigende Kosten global verteilter Produktion machen eine regionalere Produktion wirtschaftlicher. Ein weiterer Grund für Regionalisierung ist der Einsatz von Produktionsinnovationen wie Automatisierung, Modularisierung und 3-D-Druck mit Potenzial zur Relativierung von Lohnkostenunterschieden und Skaleneffekten.
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich zum Beispiel der Rückgang der Kohle als Energieträger aus.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

PRODUKTION UND TECHNIK

Im Personenverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten zum Beispiel durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Die Verfügbarkeit und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur durch Digitalisierung und Automatisierung zu modernisieren.

Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat regional unterschiedlich starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure, die teilweise nicht kompensiert werden können.

Das Angebot und die Qualität der Leistungen des DB-Konzerns hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, der zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

Eine ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte des DB-Konzerns ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Der DB-Konzern versucht diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen wie geringeren Geschwindigkeiten, kürzeren Wartungsintervallen oder geringeren Radsatzlasten eingesetzt werden dürfen. Zudem können neue Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, vom DB-Konzern nicht abgenommen werden.

Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnet der DB-Konzern durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert.

Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gemäß ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cybersecurity Framework.

Entscheidend für einen angemessenen Umgang mit Sicherheitsrisiken ist ein ganzheitliches Verständnis von Bedrohungen auf technischer und persönlicher Ebene. Schwächen in Abläufen und bei der Einhaltung von Sicherheitsregeln sind häufige Einfallstore von Angreifern. Eine nachhaltige Sicherheitssensibilisierung trägt deshalb dazu bei, ungewöhnliche Vorgänge (beispielsweise Phishing-Mails) frühzeitig zu erkennen und damit weniger Angriffsfläche zu bieten.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, wurde eine Bandbreite von Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahes Einspielen von Software-Aktualisierungen) umgesetzt. Angemessene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerkinfrastruktur ist überall dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt reduzieren diese Maßnahmen das Risiko von Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen und vermeiden damit Schäden für den DB-Konzern.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit für die Kunden des DB-Konzerns ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnet der DB-Konzern unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

PERSONAL

Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, spielt auch die Personalkostenstruktur des DB-Konzerns eine wichtige Rolle. Das Ziel des DB-Konzerns ist es, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal nachzubesetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie fehlender Know-how-Transfer. Gleichzeitig hat der DB-Konzern einen relativ hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das im Rahmen der Tarifverhandlungen vereinbarte Wahlmodell. Den daraus resultierenden Risiken tritt der DB-Konzern insbesondere mit der Verbesserung seiner Arbeitgeberattraktivität, umfangreichen Recruitingmaßnahmen, Ausbau der Qualifizierungskapazitäten und Maßnahmen zum effektiven Wissensmanagement entgegen.

Neue technische Möglichkeiten, insbesondere aus dem Bereich der Digitalisierung, führen zu sich verändernden Arbeitsinhalten und neuen Arbeitsweisen. Um die Innovationsfähigkeit des DB-Konzerns zu stärken und sich zukunftssicher aufzustellen, sucht der DB-Konzern gezielt Lösungen und Antworten und entwickelt sich so als Arbeitgeber konsequent im Sinne der Starken Schiene weiter.

Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik hat der DB-Konzern die Chance, Mitarbeiter langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze, die Beschäftigungssicherung des DB-Konzerns, neue Partizipationsmöglichkeiten sowie die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur bei.

Umfangreiche Neueinstellungen erzeugen Vielfalt in der Belegschaft, die zu mehr Kreativität und Produktivität führen kann, wenn ein intensiver Wissenstransfer und gutes Management der Diversität erfolgt. Junge Mitarbeiter bringen neue Ideen und Konzepte mit in den Arbeitsalltag. Ältere Mitarbeiter stellen mit einem vielfältigen und umfangreichen Erfahrungsschatz den Wissenstransfer zu neuen Mitarbeitergruppen sicher. Zudem werden in gemischten Teams neue Perspektiven und Sichtweisen in den Lösungsfindungsprozess eingebracht. In einer entsprechenden Unternehmenskultur kann sich dies langfristig positiv auf die Innovations- und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken.

REGULIERUNG

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für das Geschäft des DB-Konzerns zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich daher spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den EIU des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in den Infrastrukturgeschäftsfeldern des DB-Konzerns gefährden oder sogar verhindern (zum Beispiel durch einen Eingriff in die Preissysteme), erschweren eine unternehmerische Steuerung dieser Aktivitäten und können damit Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens (zum Beispiel der Fahrgastrechte). Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringt der DB-Konzern seine Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

Chancen resultieren aus der Förderung von grüner Mobilität, unter anderem zur Erreichung staatlicher Klimaziele wie zum Beispiel des Klimapakets.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie und Transport- und Bauleistungen schwanken.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern unter anderem durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen begrenzen allerdings auch Chancen aus der Entwicklung der Energiepreise. Im Falle sinkender Preise partizipiert der DB-Konzern nicht an der Marktentwicklung.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung der Beschaffungsprozesse resultieren Chancen, weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.
Spürbare Trassenpreiserhöhungen außerhalb Deutschlands können infolge der Wettbewerbssituation nicht immer an die Kunden durchgereicht werden.

KAPITALMARKT UND STEUERN

Aus dem internationalen Geschäft des DB-Konzerns resultiert ein Währungsrisiko. Dieses Risiko ist allerdings weitgehend auf das sogenannte Translationsrisiko begrenzt, da in der Regel eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente gesichert. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließt der DB-Konzern für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzt der DB-Konzern in der Regel auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen. Risiken aus der Kapitalmarktentwicklung oder einer Bonitätsverschlechterung berücksichtigt der DB-Konzern durch einen konservativen Planungsansatz.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze.

RECHT UND VERTRÄGE

Infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln können sich Betriebserschwernisse im Regional- und Fernverkehr ergeben. Im Regionalverkehr können daraus Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen resultieren. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind dann die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche verfolgt.

Für bestehende rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation.

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und über 40.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es unter anderem um Kartelle bei Lkw, Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl, Girocard und Containertransporten. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist.

BESONDERE EREIGNISSE

Die Aktivitäten des DB-Konzerns basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnet der DB-Konzern generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung seiner Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, vom DB-Konzern nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt das Bemühen des DB-Konzerns der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit unter anderem in den Personenbahnhöfen, zum Beispiel durch Ausbau der Videoüberwachung, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

WEITERE THEMEN

Projektrisiken

Mit den Maßnahmen des DB-Konzerns sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (unter anderem durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind zum Beispiel geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie zum Beispiel der Strategie Starke Schiene für den Systemverbund Bahn oder Primus bei DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

Infrastrukturfinanzierung

Als eine wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine gesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Investitionen in die Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zur Verfügung stehenden Mittel für das Bestandsnetz sowie den Neu- und Ausbau (Bedarfsplaninvestitionen). Eine fehlende Verfügbarkeit kann zu zu geringen Mitteln für die Instandhaltung des Bestandsnetzes oder die Beseitigung von Engpässen und damit zu Einschränkungen der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene führen.

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die LuFV III und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene, die auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV III festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Politische Risiken

Der DB-Konzern ist mit DB Arriva, DB Schenker und DB Cargo in Großbritannien aktiv. Aus der anhaltenden Unsicherheit über die zukünftigen Beziehungen zu Großbritannien nach dem Ausscheiden aus der Europäischen Union (Brexit) resultieren Risiken für die Aktivitäten des DB-Konzerns. Hier können sich im Wesentlichen eine Abschwächung der britischen Wirtschaft und neue Handelsbarrieren negativ auswirken. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko durch eine bestmögliche Vorbereitung.

Die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/ Schweiz, hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätseinstufungen der garantierenden Staaten ausgereicht. Sollten diese Staatsbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen gegenüber der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

Umweltrisiken

Ökologische Alleinstellungsmerkmale wie klimaneutrale Verkehre im Personen- und Güterverkehr auf Basis erneuerbarer Energien führen zu einer Steigerung der positiven Wahrnehmung durch die Kunden des DB-Konzerns und verbessern die externe Wahrnehmung. Daraus resultieren erhebliche Chancen. Die Aktivitäten des DB-Konzerns wirken sich positiv auf die Reduzierung von Treibhausgasen aus und können auch einen positiven Einfluss auf die Kundenzufriedenheit und Marktposition haben. Die Mobilitätsangebote des DB-Konzerns müssen durchgehend klimaneutral werden, um den Klimavorteil zu sichern.

Aus Verschärfungen der Umweltschutzgesetze resultieren für den DB-Konzern Chancen und Risiken. Chancen ergeben sich vor allem für den Schienenverkehr. Allerdings können Maßnahmen wie Dieselfahrverbote auch negative Auswirkungen auf die Aktivitäten des DB-Konzerns haben.

Witterungsbedingte Schäden an der Infrastruktur des DB-Konzerns führen unter anderem zu Erlöseinbußen, Pönalezahlungen und erhöhten Anforderungen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen. Zur Auslegung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse (Ausbau Vegetationsmanagement) und zur Vermeidung einer eingeschränkten Betriebsqualität infolge von witterungsbedingten Einschränkungen arbeitet der DB-Konzern unter anderem gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke an veränderte klimatische Bedingungen.

Extremwetterereignisse managen bedeutet für den DB-Konzern auch, mit schnellen Veränderungen und komplexen Auswirkungen umgehen zu müssen. Die Störungen erreichen heute zunehmend überregionale Dimensionen und sind von längerer Dauer. Laut einer vom DB-Konzern in Auftrag gegebenen Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung ist der DB-Konzern so stark von den Folgen des Klimawandels betroffen wie kein anderes großes Unternehmen in Deutschland. Vor dem Hintergrund der erwarteten künftigen Intensivierung und Häufung von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland verfolgt der DB-Konzern neben einem aktiven Klimaschutz eine konsequente Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Die Abteilung Naturgefahrenmanagement ist bei der DB Netz AG mit der Entwicklung von systematisch vorausschauender Naturgefahrenprävention und nachhaltiger Klimafolgenanpassung beschäftigt, um die Auswirkungen von Naturgefahren auf die Schieneninfrastruktur auf ein Minimum reduzieren zu können. Im Berichtsjahr standen Sturmprävention und Hitzeadaption im Fokus.

Der DB-Konzern verfolgt eine ganzheitliche Naturgefahrenstrategie, mit der Auswirkungen von Naturereignissen auf die Bahninfrastruktur und den Bahnbetrieb räumlich und zeitlich erfasst, bewertet und mit Präventionsmaßnahmen gesteuert werden. Die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen erfolgt interdisziplinär innerhalb des DB-Konzerns. In externen Forschungskooperationen werden neue wissenschaftliche Erkenntnisse und Verfahren erarbeitet, so zum Beispiel zur satellitenbasierten Detektion von sturmgefährdeten Bäumen. In Zusammenarbeit mit Start-ups, den europäischen Bahnen sowie im Expertennetzwerk des BMVI werden innovative Lösungen entwickelt, um die Widerstandsfähigkeit der Infrastruktur gegenüber Naturgefahren und Klimawandelfolgen weiter zu erhöhen.

Für den Ausstieg aus der Nutzung von Glyphosat gibt es noch keine adäquaten Alternativen. Der DB-Konzern unterstützt entsprechende Entwicklungen.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 Aktiengesetz (AktG) hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

Nachtragsbericht

53 — Veränderungen im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB AG
53 — LuFV-III-Vertrag unterzeichnet
53 — Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket
53 — Portfoliobereinigungen
53 — Anleiheemissionen
54 — Beendigung Arriva-Rail-North-Franchise
54 — Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs
54 — Gesetze zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten
54 — Starterpaket Digitale Schiene
54 — Sturmtief Sabine
54 — Coronavirus

Veränderungen im Vorstand und im Aufsichtsrat der DB AG

Seit dem 1. Januar 2020 leitet Dr. Sigrid Nikutta das neu geschaffene Vorstandsressort Güterverkehr der DB AG und übernahm gleichzeitig auch den Vorstandsvorsitz der DB Cargo AG.

Dr. Levin Holle hat am 1. Februar 2020 das Vorstandressort Finanzen & Logistik der DB AG übernommen, dem auch die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva zugeordnet sind.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 19. Februar 2020 den Vertrag von Martin Seiler, Vorstand für Personal & Recht, bis Ende 2025 verlängert.

Mit Wirkung zum 18. Februar 2020 wurde Werner Gatzer, Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen (BMFI), in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

LuFV-III-Vertrag unterzeichnet

Der Bund – vertreten durch das BMVI und das BMF – und der DB-Konzern haben am 14. Januar 2020 den Vertrag über die LuFV III unterzeichnet, die damit rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist.

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

Am 1. Januar 2020 trat die Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets in Kraft. Durch die vollständige Weiterreichung an die Kunden wurden Tickets und Reservierungen und ab 1. Februar 2020 auch BahnCards deutlich günstiger.

Auf Grundlage des Klimapakets der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bund, DB AG, DB Netz AG, DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station & Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien Robustes Netz (inklusive kleiner/mittlerer Maßnahmen), Digitale Schiene, Attraktive Bahnhöfe und Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

Portfoliobereinigungen

Im Februar 2020 wurde die Ameropa Reisen GmbH (Ameropa) an Liberta Partners, eine deutsche Multi-Family-Holding, verkauft. Die Kooperation mit der Ameropa wird auch nach dem Verkauf fortgesetzt.

Die DB Station & Service AG hat im ersten Quartal 2020 ihre Beteiligung an der Station Food GmbH zunächst durch Erwerb der bislang vom Joint-Venture-Partner gehaltenen Anteile auf 100 % erhöht und anschließend vollständig an die SSP Deutschland GmbH veräußert.

Anleiheemissionen

Über die DB Finance hat der DB-Konzern zu Jahresbeginn 2020 drei Senioranleihen emittiert:

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2102380776	DB Finance	EUR	500	500	0,750	Jul. 2035	15,5
XS2117462627	DB Finance	EUR	300	300	0,000	Feb. 2024	4,0
XS2136613457 [1]	DB Finance	EUR	150	150	0,232	Mär. 2020	12,0

[1] Privatplatzierung.

Beendigung Arriva-Rail-North-Franchise

Am 29. Januar 2020 hat der Staatssekretär des britischen Verkehrsministeriums (Secretary of State) die Übertragung des Arriva-Rail-North-Franchise (ARN) an den staatseigenen Operator of Last Resort (OLR) bekannt gegeben. Das ARN war mit großen Herausforderungen konfrontiert, die größtenteils außerhalb der direkten Kontrolle von DB Arriva lagen. Dazu gehörten verspätete oder abgebrochene Infrastrukturprojekte und ausgedehnte Arbeitskampfmaßnahmen, die sich negativ auf die operative und finanzielle Leistungsfähigkeit des ARN ausgewirkt haben.

Um den am 1. März 2020 erfolgten Übergang zu gewährleisten, hat DB Arriva eng mit dem britischen Verkehrsministerium (Department for Transport; DfT) und dem OLR zusammengearbeitet. Die Verhandlungen zwischen dem ARN und den wesentlichen Gläubigern (DfT, Deutsche Bahn und andere Lieferanten) über eine abschließende wirtschaftliche Regelung der noch offenen Ansprüche dauern noch an.

Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs

Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den SPNV beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8 % dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So gibt es in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8 % angewendet wird, ergibt sich im Zeitraum 2020 bis 2031 eine Aufstockung von 5,2 Mrd. €. In einer Protokollerklärung hat die Bundesregierung zudem angekündigt, noch in diesem Jahr ein Gesetz auf den Weg zu bringen, um die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV auf die gesetzliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8 % zu begrenzen.

Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erheblich erhöht. Die Bundesmittel des GVFG steigen von bisher 332 Mio. € auf etwa 665 Mio. € im Jahr 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8 % dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

Gesetze zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten

Wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland sollen künftig schneller geplant und umgesetzt werden können. Darauf zielt ein weiteres Beschleunigungsgesetz ab, das Bundestag und Bundesrat Anfang 2020 beschlossen haben. Vorgesehen ist unter anderem, das Beseitigen von Bahnübergängen zu erleichtern, die Züge wie Autos ausbremsen. Dafür sollen Kommunen von Kosten entlastet werden, wenn stattdessen Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Bei Ersatzbauwerken – vor allem Brücken und Bahnsteigen – ermöglicht das Gesetz, stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren verzichten zu können.

Mit einem sogenannten 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 von ETCS sowie DSTW soll ab 2020 in die Umsetzung gehen. Die zusätzliche Sperre des BMF für die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel bis 2023 zur Umsetzung des sogenannten Starterpakets wurde im Januar 2020 aufgehoben. Das Starterpaket umfasst die Metropolregion Stuttgart, die Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main und den transeuropäischen Korridor Skandinavien—Mittelmeer. Im Rahmen eines Modellvorhabens wird der Bund in der Metropolregion Stuttgart auch die Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation) anteilig bis 2025 fördern.

Sturmtief Sabine

Im Februar 2020 zog das Sturmtief Sabine über Deutschland und sorgte für umfangreiche Betriebsbeeinträchtigungen im Nah- und Fernverkehr. Aus Sicherheitsgründen wurde der Fernverkehr zwischen 18:00 Uhr am 9. Februar 2020 und 10:00 Uhr des Folgetages eingestellt.

Coronavirus

Durch die weltweite Ausbreitung des Coronavirus im ersten Quartal 2020 sind seit März 2020 auch wesentliche negative Effekte auf den DB-Konzern zum Beispiel im Güterverkehr durch die Unterbrechung internationaler Wertschöpfungsketten sowie deutliche Rückgänge bei den Reisendenzahlen zu verzeichnen.

Prognosebericht

55 — Konjunkturelle Aussichten
55 — Verkehrsmärkte
55 — Beschaffungsmärkte
56 — Finanzmärkte
56 — Entwicklung der DB AG

Konjunkturelle Aussichten

- *Prognosen für Entwicklung in 2020 basieren auf Annahme keiner wesentlichen Veränderung der geopolitischen Lage.*
- *Intensität der Auswirkungen des Coronavirus auf konjunkturelle Entwicklungen aktuell noch nicht absehbar.*

Voraussichtliche Entwicklung — *in %*	2019	**2020**
Welthandel	+ 0,9	↘
BIP Welt	+ 2,6	↘
BIP Euro-Raum	+ 1,2	↘
BIP Deutschland	+ 0,6	↘

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Quelle: Oxford Economics

Die konjunkturelle Entwicklung in 2020 wird voraussichtlich deutlich negativ durch die Auswirkungen des Coronavirus beeinflusst werden. Für 2020 wird daher eine schwächere Entwicklung der Weltwirtschaft erwartet. Zudem ist von dämpfenden Effekten angesichts anhaltender politischer Konflikte zu Handelsfragen und eines sich dem Ende zuneigenden Konjunkturzyklus in den Industrieländern auszugehen. In Europa und dem Euro-Raum könnte die Wirtschaft schrumpfen; in Asien und China sinken die Steigerungsraten ab. In den USA lassen die kurzfristigen positiven Effekte der Steuersenkungen nach, sodass das Wirtschaftswachstum auch aus diesem Grund niedriger ausfällt.

Die Risiken für die Weltwirtschaft bleiben mit der noch nicht abschätzbaren Intensität der Auswirkungen des Coronavirus und dem schwelenden Handelsstreit zwischen den USA und China sowie zahlreichen (geo-)politischen Konflikten in ölproduzierenden Ländern hoch. In Europa kommt nach dem beschlossenen Brexit die Unsicherheit über die zukünftigen Beziehungen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich hinzu.

Die genannten Entwicklungen führen zu einem anhaltend unsicheren Entscheidungsumfeld von Unternehmen, sodass ihre Investitionen eher verhalten bleiben.

Verkehrsmärkte

Quantifizierte Prognosen für die Entwicklung der Verkehrsmärkte sind zum aktuellen Zeitpunkt infolge der Auswirkungen des Coronavirus nicht möglich. Die Entwicklung in 2020 wird in einem hohen Maße davon abhängig sein, wann und wie schnell sich die Nachfrage im Personenverkehr sowie die internationalen Güter- und Warenströme wieder erholen.

PERSONENVERKEHR

Voraussichtliche Marktentwicklung — *in %*	2019	**2020**
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 0,9	↘

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Voraussichtliche Marktentwicklung — *in %*	2019	**2020**
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+ 0,3	↘
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	– 0,9	↘
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+ 2,2	↘
Globale Luftfracht (Basis t)	– 4,4	↘
Globale Seefracht (Basis TEU)	+ 0,9	↘
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+ 4,5	↘

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Beschaffungsmärkte

Infolge der negativen Auswirkungen im innereuropäischen und internationalen Güterhandel durch das Coronavirus sind Beeinträchtigungen beziehungsweise Engpässe auf der Beschaffungsseite nicht ausgeschlossen. Mögliche Risiken für Lieferketten könnten im Zusammenhang internationaler Wertschöpfungsketten mit China sowie bei der Versorgung von Fahrzeugteilen europäischer Lieferanten entstehen.

Als Basisszenario erwartet der DB-Konzern keine nachhaltigen Engpässe auf der Beschaffungsseite.

Nachdem auf der Weltklimakonferenz in Madrid keine nennenswerten Ergebnisse erzielt werden konnten, schreitet Deutschland mit dem Klimapaket voran. Der darin beschlossene Ausbau der erneuerbaren Energien auf 65 % bis 2030 dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Durch den schrittweisen Ausstieg aus der Kohleverstromung erhalten die Großhandelspreise weiteren Auftrieb. Hierzu trägt auch die Ausweitung des Emissionshandels auf den Verkehrs- und Gebäudesektor bei.

Finanzmärkte

Die Entwicklung an den Finanzmärkten ist von der großen Unsicherheit über die konjunkturellen und finanziellen Auswirkungen des Coronavirus geprägt. Die Zentralbanken weltweit reagieren mit weiteren Lockerungen der Geldpolitik. Insofern dürfte die Zinslandschaft in absehbarer Zukunft von niedrigen beziehungsweise negativen Zinsen geprägt bleiben.

Entwicklung der DB AG

ERTRAGSLAGE

Die Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2020 basieren auf den Erwartungen des DB-Konzerns zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch 2020 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Die Ergebnisentwicklung wesentlicher Tochtergesellschaften wird auch 2020 unter Druck bleiben. Hier machen sich die aktuell in ihrer Länge und Intensität nicht einschätzbaren negativen Auswirkungen des Coronavirus sowie zusätzliche Aufwendungen zum Beispiel aus Tarifsteigerungen und für Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Digitalisierung im Rahmen der DB-Konzernstrategie Starke Schiene inbesondere in der Infrastruktur bemerkbar. 2020 wird daher insgesamt mit einer Entwicklung des Beteiligungsergebnisses unter Vorjahresniveau gerechnet. Gegenläufig wird die Aufwandsentwicklung der DB AG von dem Wegfall von Sonderbelastungen im Berichtsjahr profitieren. Insgesamt erwarten wir ein Jahresergebnis, das unter dem Niveau des Berichtsjahres liegen dürfte.

FINANZLAGE

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2020 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Er konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. 2020 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zum Vorjahr zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus den Debt-Issuance-Programmen sowie dem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2020 hat der DB-Konzern über die DB Finance bereits drei Senioranleihen emittiert und war auch weiter im Commercial-Paper-Markt mit elf Emissionen aktiv. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2020 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch 2020 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem ist eine Kapitalerhöhung des Bundes im Rahmen des Klimapakets geplant. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch 2020 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können. Der Kapitalbedarf kann unter anderem durch die Emission weiterer Hybridanleihen gedeckt werden.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns werden per 31. Dezember 2020 voraussichtlich über dem Niveau des Berichtsjahresendes liegen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern 2020 selektiv und fokussiert fortführen.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Jahres-abschluss

58 Gewinn- und Verlustrechnung

58 Bilanz

59 Kapitalflussrechnung

60 Entwicklung des Anlagevermögens

60 Anhang

80 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — *in Mio. €*	Anhang	**2019**	2018
Umsatzerlöse	(17)	1.198	1.101
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		3	2
Gesamtleistung		1.201	1.103
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	328	402
Materialaufwand	(19)	– 405	– 382
Personalaufwand	(20)	– 730	– 710
Abschreibungen	(21)	– 192	– 21
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	– 1.097	– 983
		– 895	**– 591**
Beteiligungsergebnis	(23)	943	1.361
Zinsergebnis	(24)	– 453	– 443
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(25)	– 1	– 11
Ergebnis nach Steuern		**– 406**	**316**
Jahresfehlbetrag / Jahresüberschuss		**– 406**	**316**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		542	876
Entnahmen aus Gewinnrücklagen		514	–
Bilanzgewinn		**650**	**1.192**

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. — *in Mio. €*	Anhang	**2019**	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	59	51
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		84	90
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		83	88
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		2	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		30	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		0	1
		116	**120**
III. Finanzanlagen	(2)	36.754	34.850
		36.929	**35.021**
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	1	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	7.384	6.645
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2.681	2.274
		10.066	**8.920**
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	2	3
		46.997	**43.944**

Passiva

Per 31.12. — *in Mio. €*	Anhang	**2019**	2018
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	6.310	6.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.050	3.563
Bilanzgewinn	(9)	650	1.192
		12.160	**13.215**
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGENANTEIL	(10)	0	1
C. RÜCKSTELLUNGEN	(11)	5.188	4.708
D. VERBINDLICHKEITEN	(12)	29.623	25.990
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(13)	26	30
		46.997	**43.944**

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — *in Mio. €*	Anhang	**2019**	2018
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		– 406	316
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens [1]		33	25
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		165	–
Zunahme/Abnahme (–) der Pensionsrückstellungen		88	143
Cashflow		– 120	484
Zunahme/Abnahme (–) der übrigen Rückstellungen		106	– 121
Zunahme (–)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		– 2	– 99
Zunahme/Abnahme (–) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		– 9	45
Gewinn (–)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens [1]		– 1	– 54
Zinsergebnis		453	443
Beteiligungserträge (EAV, Dividenden)		– 949	– 1.365
Ertragsteuererträge (–)/-aufwendungen		1	11
Ertragsteuererstattungen/-zahlungen (–)		– 1	– 11
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		**– 522**	**– 667**
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		0	6
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		– 31	– 51
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		2.713	1.377
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		– 4.601	– 1.552
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		– 6	– 5
Zunahme (–)/Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		– 1.723	– 582
Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		609	– 75
Erhaltene Zinsen		401	429
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1.907	1.604
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus EAV		– 469	– 488
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**– 1.200**	**663**
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		– 5	– 3
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten und MCCP		4.891	2.951
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		– 1.942	– 1.962
Zunahme/Abnahme (–) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		460	– 136
Gezahlte Zinsen		– 509	– 572
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		– 650	– 450
Auszahlungen für von/an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) [2]		– 85	– 71
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**2.160**	**– 243**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		**438**	**– 247**
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode [3]		2.074	2.321
Finanzmittelfonds am Ende der Periode [4]	**(23)**	**2.512**	**2.074**

[1] Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

[2] Davon – 86 Mio. € (im Vorjahr: – 76 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

[3] Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.274 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 200 Mio. €.

[4] Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.681 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 169 Mio. €.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2019	Zugänge	Umbu-chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Abschrei-bungen	Umbu-chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	54	13	0	0	**67**	– 3	– 5	0	0	**– 8**	**59**	**51**
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	1	0	0	**1**	0	– 1	0	0	**– 1**	**0**	**0**
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
	54	**14**	**0**	**0**	**68**	**– 3**	**– 6**	**0**	**0**	**– 9**	**59**	**51**
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2	0	0	– 1	**1**	0	0	0	0	**0**	**1**	**2**
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	122	0	0	– 1	**121**	– 34	– 6	0	2	**– 38**	**83**	**88**
	124	0	0	– 2	**122**	– 34	– 6	0	**2**	**– 38**	**84**	**90**
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
4. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	0	0	0	**4**	– 2	0	0	0	**– 2**	**2**	**2**
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	110	17	1	– 11	**117**	– 83	– 15	0	11	**– 87**	**30**	**27**
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1	0	– 1	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**1**
	239	**17**	**0**	**– 13**	**243**	**– 119**	**– 21**	**0**	**13**	**– 127**	**116**	**120**
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	18.937	469	0	– 38	**19.368**	– 566	– 6	0	3	**– 569**	**18.799**	**18.371**
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	16.435	4.102	0	– 2.677	**17.860**	0	0	0	0	**0**	**17.860**	**16.435**
3. Beteiligungen	75	26	0	0	**101**	– 33	0	0	0	**– 33**	**68**	**42**
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	25	0	0	**27**	0	0	0	0	**0**	**27**	**2**
5. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	**0**	**0**	**0**
	35.449	**4.622**	**0**	**– 2.715**	**37.356**	**– 599**	**– 6**	**0**	**3**	**– 602**	**36.754**	**34.850**
Anlagevermögen insgesamt	**35.742**	**4.653**	**0**	**– 2.728**	**37.667**	**– 721**	**– 33**	**0**	**16**	**– 738**	**36.929**	**35.021**

Anhang

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

- Firma: Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
- Sitz: Berlin
- Registergericht: Berlin-Charlottenburg
- Handelsregister-Nummer: HRB 50 000 B

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften im Sinne des § 267 Abs. 3 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 – soweit zulässig – 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. Sich ergebende Änderungen werden gegebenenfalls an der betroffenen Stelle dieses Anhangs erläutert.

Mit Wirkung vom 11. September 2019 wurde die DB Media & Buch GmbH mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2019 auf die DB AG verschmolzen. Auf die Darstellung von konsolidierten Vorjahreswerten wurde verzichtet, da sich hieraus keine wesentlichen Auswirkungen in der Bilanz beziehungsweise in der Gewinn- und Verlustrechnung ergeben hätten.

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags (58 Mio. €; im Vorjahr: 51 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden, die durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorträge in ausreichender Höhe jedoch nicht zur Wirkung kommt.

Nach dem 31. Dezember 2015 selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens sowie entgeltlich erworbene Geschäfts- oder Firmenwerte, deren jeweilige Nutzungsdauer nicht verlässlich geschätzt werden kann, werden planmäßig über zehn Jahre abgeschrieben.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 – 15
Gleisanlagen	13 – 26
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10 – 75
Übrige bauliche Anlagen	5 – 60
Signalanlagen	10 – 40
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	10 – 40
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 15

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, Ausleihungen zum Nominalwert, 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 Roh-, 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 basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2019 für die zum Geschäftsfeld Beteiligungen / Sonstige gehörende DB AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 5,69 % für überfällige Forderungen und 0,59 % für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,1 %.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens 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 der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB 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.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert sind gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB in ausreichender Höhe ist jedoch keine Ausschüttungssperre entstanden.

Die DB AG hat 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. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis einer Mitteilung des Treuhänders. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine ausschüttungsgesperrten Gewinne entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

In Vorjahren wurden steuerlich zulässige Abschreibungen genutzt. Neben den planmäßigen Abschreibungen wurden Sonderabschreibungen nach § 4 Fördergebietsgesetz vorgenommen. Zusätzlich wurde von der Möglichkeit der Investitionsrücklage nach § 6b EStG Gebrauch gemacht. Der Unterschiedsbetrag zwischen den steuerlich zulässigen Abschreibungen und den nach § 253 HGB i.V.m. § 279 HGB (alte Fassung) zulässigen handelsrechtlichen Abschreibungen ist gemäß § 247 Abs. 3 HGB (alte Fassung) als Sonderposten mit Rücklageanteil passiviert. Vom Beibehaltungswahlrecht nach Art. 67 Abs. 3 EGHGB wurde Gebrauch gemacht. Die Auflösung des Sonderpostens erfolgt nach Maßgabe des Steuerrechts.

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 sogenannte CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden 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 468 Mio. €, der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB potenziell ausschüttungsgesperrt ist. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen in ausreichender Höhe kommt die Ausschüttungssperre jedoch nicht zur Wirkung.

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	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für 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 0,65 % (Altersteilzeit), 1,29 % (Jubiläum), 1,27 % (Sterbegeld) sowie 1,34 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von – 0,26 % (im Vorjahr: – 0,18 %) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen sowie geleistete Anzahlungen sind zum Nennbetrag bewertet.

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.

Die DB AG hat in Ausübung des Wahlrechts des § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB keine latenten Steuern aktiviert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, -Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung 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 gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt

werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge). Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

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

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Eine Kreditrisikoadjustierung der ermittelten Marktwerte wird bei unbesicherten Derivatetransaktionen anhand der am Markt beobachtbaren CDS-Werte vorgenommen. Das Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten betreibt die DB AG grundsätzlich auf besicherter Basis.

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 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 im Anlagengitter auf Seite 60 dargestellt.

In den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sind 30 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 30 Mio. €) in Erstellung befindliche immaterielle Vermögensgegenstände enthalten.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 16 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €), von denen 8 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr wurden aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung 6 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 4 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen vorgenommen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	**31.12. 2019**	31.12. 2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	**1**	**1**

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	**31.12. 2019**	**davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr**	31.12. 2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	0	5
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.285	–	6.529
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	–	4
Sonstige Vermögensgegenstände	89	0	107
Insgesamt	**7.384**	**0**	**6.645**

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 165 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 0 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (4.999 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 3.441 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.863 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 2.668 Mio. €.), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (225 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 214 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (198 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 206 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen Forderungen aus Finanzierung.

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung, debitorische Kreditoren, Zinsabgrenzungen sowie Forderungen aus Kartellverfahren.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2019.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB AG beträgt unverändert 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Wert von 5,00 € je Aktie. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beläuft sich per 31. Dezember 2019 unverändert auf 6.310 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen gemäß § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 3.050 Mio. € aus. Im Berichtsjahr erfolgte eine Entnahme aus anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 514 Mio. €.

(9) BILANZGEWINN

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 1.192 Mio. € wurde in 2019 eine Dividende von 650 Mio. € ausgeschüttet. Im Bilanzgewinn per 31. Dezember 2019 in Höhe von 650 Mio. € ist ein Gewinnvortrag von 542 Mio. € enthalten.

(10) SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Sonderposten		
gemäß § 6 b EStG	0	1
gemäß § 4 FördG	0	0
Insgesamt	**0**	**1**

Im Berichtsjahr wurden die Sonderposten um 0,1 Mio. € aufgelöst (im Vorjahr: 0,2 Mio. €).

(11) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.000	2.652
Steuerrückstellungen	134	134
Sonstige Rückstellungen	2.054	1.922
Insgesamt	**5.188**	**4.708**

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 59 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 57 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (113 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (147 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 113 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 94 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 – mit Wirkung per 31. Dezember 2012 – hat die DB AG mit der DB ML AG sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Tochtergesellschaften erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug haben die Tochtergesellschaften eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen abzüglich der Aktivwerte übertragener Rückdeckungsversicherungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfassen die Tochtergesellschaften den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (86 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 76 Mio. €) und leisten für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen beziehungsweise den aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet beziehungsweise durch die DB AG erstattet.

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG in Höhe von 2.358 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2.054 Mio. €) gemäß IDW RS HFA 30 als Pensionsrückstellungen bilanziert.

Die Tochtergesellschaften und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der betreffenden Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Verpflichtungen im Personalbereich	138	139
Restrukturierungsmaßnahmen	–	4
Besondere Teilzeit im Alter	77	86
Ökologische Altlasten	1.046	1.088
Rückgabeverpflichtungen	–	17
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	16	16
Übrige Risiken	777	572
Insgesamt	**2.054**	**1.922**

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Tantiemen, mittelbare Altersvorsorgeverpflichtungen, Urlaubsansprüche und Altersteilzeitansprüche.

Die Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter wurde auf Grundlage des Demografie-Tarifvertrags für Mitarbeiter der DB AG und ihrer Tochterunternehmen gebildet.

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DB AG übernommen.

Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für:

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- erwartete Inanspruchnahmen aus Bürgschaften für verbundene Unternehmen,
- Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuzuordnung,
- ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),
- Prozessrisiken.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (20 Mio. € beizulegender Zeitwert; 20 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (20 Mio. €) verrechnet.

(12) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	31.12. 2018
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	169	169	–	–	200
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	–	–	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45	45	0	–	45
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	28.102	7.256	20.846	14.060	25.347
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	210	10	200	–	213
Sonstige Verbindlichkeiten	1.097	1.032	65	48	485
davon aus Steuern	17	17	–	–	15
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	–	–	–	–	0
Insgesamt	**29.623**	**8.512**	**21.111**	**14.108**	**25.990**
davon zinspflichtig	28.263				24.863

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) (22.923 Mio. €; per 31. Dezember: 20.758 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (3.892 Mio. €; per 31. Dezember: 3.432 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.076 Mio. €; per 31. Dezember: 935 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (160 Mio. €; per 31. Dezember: 146 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (51 Mio. €; per 31. Dezember: 76 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem ein langfristiges verzinsliches Darlehen der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember: 200 Mio. €). Dieses Darlehen muss aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaft DB Fernverkehr AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Punkt (16) zu finden.

(13) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen, Baukostenzuschüssen und Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Verlängerung von Mietverträgen.

(14) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	3.389	3.987
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	3.384	3.981

Die DB AG hat unbeschränkte Bürgschaften für verbundene Unternehmen ausgegeben. Hierbei handelt es sich um Patronats- und Organschaftserklärungen sowie um Vertragserfüllungsbürgschaften. Da zum Stichtag keine verlässliche Ermittlung der Verpflichtung aus diesen Bürgschaften möglich ist, werden die betroffenen Bürgschaften zum Stichtag mit einem Erinnerungswert ausgewiesen.

Die unter den Haftungsverhältnissen ausgewiesenen zugunsten verbundener und assoziierter Unternehmen eingegangenen Verpflichtungen aus Bürgschafts- und Gewährleistungsverträgen gegenüber Dritten waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die verbundenen und assoziierten Unternehmen voraussichtlich erfüllt werden können und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

(15) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Bestellobligo für Investitionen	9	6
Ausstehende Einlagen	433	417
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.401	2.877
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	650	478
Insgesamt	**3.843**	**3.300**

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (per 31. Dezember 2019), untergliedert nach Fristigkeiten:

Per 31.12.2019 — *in Mio. €*	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	321	319
fällig 1 bis 5 Jahre	1.057	1.018
fällig über 5 Jahre	1.391	1.214
Insgesamt	**2.769**	**2.551**

Unter andere Drittschuldverhältnisse fallen darüber hinaus Verpflichtungen aus der Übernahme von per 31. Dezember 2019 erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von bis zu 632 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 450 Mio. €).

(16) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2019 Kredite über insgesamt 22.923 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden eine nicht börsennotierte und vier börsennotierte Anleihen der DB Finance über 1.913 Mio. € und die dazugehörigen Darlehen der DB AG planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance sechs börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 1.933 Mio. € und eine nicht börsennotierte Anleihe im Gegenwert von 71 Mio. € sowie zwei nachrangige börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 2.000 Mio. € emittiert. Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergereicht, wobei die Zahlungsströme der Fremdwährungskredite in Euro getauscht wurden.

Weiterhin besteht ein langfristiges verzinsliches Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember: 200 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2019 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.080 Mio. € (per 31. Dezember: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2019 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen beziehungsweise antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Commercial Paper und geplanter Energiebedarf). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt. Sofern die Voraussetzungen vorliegen, werden stets Bewertungseinheiten gebildet.

Sämtlicher Absicherungsbedarf innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) wird grundsätzlich über die DB AG abgewickelt und von dieser extern eingedeckt. Daher wird unterschieden zwischen Transaktionen der DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externen Geschäfte innerhalb des Konzernverbundes (Spiegelgeschäfte).

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungsgeschäfte abgeschlossen. Zum Jahresende befand sich kein derartiges Geschäft im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-for-

wards abgeschlossen. Das Volumen der Devisenswaps stieg aufgrund eines erhöhten Emissionsvolumens von Commercial Papers in Fremdwährungen, das teilweise durch den Rückgang kurzfristiger Darlehen und Geldanlagen der Tochtergesellschaften kompensiert wurde, um 353 Mio. € auf 1.149 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich aufgrund höherer Sicherungsaktivitäten der Tochtergesellschaften um 726 Mio. € auf 2.328 Mio. €. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. In 2019 stieg das Volumen der Zins- und Währungs-Swaps auf 6.836 Mio. €, da in diesem Jahr mehrere Fremdwährungsanleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Preisbindung an den eingesetzten Rohstoff. Das Volumen der Dieselderivate sank leicht um 0,1 Mio. t auf 0,8 Mio. t. Der Bestand der Kohlesicherungen sank um 4,1 Mio. t auf 3,4 Mio. t, da das Volumen der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überkompensierte.

Das Nominalvolumen der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei auf Diesel oder Kohle basierenden Geschäften wird die Tonnage angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt.

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet (Ausfallrisiko). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Um das Adressenausfallrisiko aus Derivaten zu minimieren, hat die DB AG mit ihren Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart.

Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder und bezieht sich auf externe Kontrahenten.

Nominal- und Marktwert der Zins- und Zins-Währungs-Swaps

in Mio. €	**31.12. 2019**	31.12. 2018
Nominalvolumen mit Externen	6.836	6.061
Marktwert der Derivate (Externe)	– 15	– 124

Per 31. Dezember 2019 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 20 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Abwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund und dem australischen Dollar. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Devisenswaps / -forwards

in Mio. €	**31.12. 2019**	31.12. 2018
Nominalvolumen mit Externen	3.477	2.398
davon Devisenswaps	1.149	796
davon Devisenforwards	2.328	1.602
Marktwert der Derivate (Externe)	– 14	– 5
davon Devisenswaps	– 15	– 4
davon Devisenforwards	1	– 1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	614	595
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	– 4	– 1

Die per 31. Dezember 2019 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt vier Jahre. Die Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden teilweise an Tochtergesellschaften durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate

Dieselkraftstoff — *in t bzw. Mio. €*	**31.12. 2019**	31.12. 2018
Nominalvolumen mit Externen	841.765	947.490
Marktwert der Derivate (Externe)	19	– 5
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	841.765	947.490
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	19	5

Kohle, BAFA — *in t SKE bzw. Mio. €*	**31.12. 2019**	31.12. 2018
Nominalvolumen mit Externen	3.384.000	4.116.000
Marktwert der Derivate (Externe)	– 36	18
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	3.384.000	4.116.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	– 36	– 18

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand per 31. Dezember 2019 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt sechs Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften im Segment DB Arriva weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate spiegelt die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen.

Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch eine lineare Regression der realisierten Cashflows aus Grund- und Sicherungsgeschäft.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen

in Mio. €	**31.12. 2019**	31.12. 2018
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	315	263

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum Vorjahresende gestiegen und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 79 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(17) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	**2019**	2018
Vermietung und Verpachtung	307	291
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	891	810
Insgesamt	**1.198**	**1.101**

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	**2019**	2018
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	28	51
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	5	4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	5
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	1	59
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	86	78
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	1
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	0	0
Währungskursgewinne	4	12
Übrige Erträge	203	192
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	15	14
davon sonstige übrige Erträge	188	178
Insgesamt	**328**	**402**
davon periodenfremd	88	143

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Pensionsrückstellungen und sonstige Rückstellungen für Rückgabeverpflichtungen.

Die periodenfremden Erträge umfassen im Wesentlichen die Erträge aus Anlagenabgängen und aus der Auflösung von Rückstellungen.

(19) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	**2019**	2018
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	12	8
davon Aufwendungen für Energie	13	11
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	5	3
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	– 6	– 6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	351	335
davon Vermietung und Verpachtung	256	240
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	17	18
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1	1
davon sonstige bezogene Leistungen	77	76
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	42	39
Insgesamt	**405**	**382**

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

(20) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	**2019**	2018
Löhne und Gehälter	601	565
davon für Arbeitnehmer	574	537
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	26	27
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung[1)]	129	145
davon für Arbeitnehmer	123	139
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	6	6
davon für Altersversorgung	40	64
Insgesamt	**730**	**710**

[1)] Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(21) ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	**2019**	2018
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	27	21
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	165	–
Insgesamt	**192**	**21**

(22) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	60	60
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	95	115
Gebühren und Beiträge	12	12
Aufwendungen für Versicherungen	44	43
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	101	38
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	12	10
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	29	28
Forschungs- und Entwicklungskosten	8	6
Sonstige bezogene Dienstleistungen	424	409
davon bezogene IT-Leistungen	213	192
davon sonstige Kommunikationsdienste	26	13
davon sonstige Serviceleistungen	185	204
Aufwendungen aus Schadenersatz	19	44
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	2
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	–	8
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	292	207
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	20	25
davon Währungskursverluste	5	12
davon sonstige übrige Aufwendungen	267	170
Insgesamt	**1.097**	**983**
davon periodenfremd	1	34

(23) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	101	29
davon aus verbundenen Unternehmen	97	29
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.595	1.805
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 747	– 469
Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 6	– 4
Insgesamt	**943**	**1.361**

(24) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	348	360
davon aus verbundenen Unternehmen	348	360
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	72	63
davon aus verbundenen Unternehmen	61	52
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	–
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	8	–
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	– 7	–
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 873	– 866
davon an verbundene Unternehmen	– 479	– 504
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	– 378	– 346
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	–	– 5
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	–	2
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	– 7
Insgesamt	**– 453**	**– 443**

(25) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag setzen sich aus Belastungen in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) und Zahlungen ausländischer Quellensteuer auf Erträge aus Beteiligungen und Zinsen in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) zusammen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der auf Seite 59 beigefügten Kapitalflussrechnung folgt 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.

(26) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks) abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber 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

(27) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 72 – 79 dargestellt.

(28) BESCHÄFTIGTE

	2019		2018	
In Vollzeitpersonen	**im Jahresdurchschnitt**	**am Jahresende**	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	7.690	7.918	7.134	7.342
Zugewiesene Beamte	530	503	589	563
	8.220	**8.421**	**7.723**	7.905
Auszubildende	131	170	105	130
Insgesamt	**8.351**	**8.591**	**7.828**	**8.035**

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 in der Regel mit der Eintragung der DB AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden (»zugewiesene Beamte«). Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das BEV.

(29) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

in T €	2019	2018
Gesamtbezüge des Vorstands	7.441	6.498
davon fixer Anteil	3.551	3.443
davon erfolgsabhängiger Anteil	2.425	3.055
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	1.466	0
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	10.103	10.406
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	151.591	147.696
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	626	775

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.400 T € und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 2.425 T € sowie Bezügen aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit von 1.466 T €. Die Gesamtbezüge umfassen auch sonstige Nebenleistungen.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Als Aufsichtsrat waren im Geschäftsjahr 2019 bestellt:

Michael Odenwald
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Staatssekretär a.D.,
Kleinmachnow
a) Fraport AG
DB Stiftung gGmbH (seit 1. Januar 2019; Beirat)

Alexander Kirchner*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Runkel
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
b) DB Stiftung gGmbH (bis 30. November 2019; Beirat)

Guido Beermann (bis 19. November 2019)
Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Kleinmachnow
a) Flughafen München GmbH

Jürgen Beuttler*
Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

Werner Gatzer (seit 18. Februar 2020)
Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Teltow
a) PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH (Vorsitz)
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Dr. Ingrid Hengster
Mitglied des Vorstands KfW Bankengruppe,
Frankfurt am Main
a) Thyssen Krupp AG
KfW Capital GmbH&Co. KG (Vorsitz)
b) Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg
(Sachverständige des Verwaltungsrats)

Jörg Hensel*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats der DB Cargo,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm
a) DB Cargo AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Mitgliedervertreter)

Dr. Levin Holle (bis 12. Dezember 2019)
Leiter der Abteilung VII Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
a) KfW Capital GmbH&Co. KG
b) Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin)
(Verwaltungsrat; stellvertretender Vorsitz)
BwConsulting GmbH (Beirat)

Klaus-Dieter Hommel*
Stellvertretender Vorsitzender Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Großefehn-Felde
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Pensionsfonds AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH

Prof. Dr. Susanne Knorre
Unternehmensberatung,
Hannover
a) Salzgitter AG
RÜTGERS Germany GmbH
Norddeutsche Landesbank
STEAG GmbH

Jürgen Knörzer*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach
a) DB Regio AG
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow
Selbstständiger Unternehmer,
Wiesbaden

Kirsten Lühmann
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Hermannsburg
a) Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
Nürnberger Beamten Allgemeine Versicherung AG

Heike Moll*
Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München
a) DB Station&Service AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Stefan Müller (bis 31. März 2019)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Großenseebach

Eckhardt Rehberg
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Marlow
b) KfW Bankengruppe (bis 31. Dezember 2019; Verwaltungsrat)

Mario Reiß*
Vorsitzender des Betriebsrats DB Cargo AG, NL Süd-Ost,
Süptitz
a) DB Cargo AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Regina Rusch-Ziemba*
Angestellte der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Hamburg
a) DB Station&Service AG
DB Fahrwegdienste GmbH
DB Engineering&Consulting GmbH
DB JobService GmbH
DB Bahnbau Gruppe GmbH
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Pensionsfonds-AG

Christian Schmidt (seit 1. April 2019)
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Fürth

Jens Schwarz*
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats Deutsche Bahn AG,
Chemnitz
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitz)
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Veit Sobek*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Netz AG,
Halberstadt
a) Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

Oliver Wittke
Mitglied des Deutschen Bundestages,
Gelsenkirchen

Dr. Tamara Zieschang (seit 9. Dezember 2019)
Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur,
Magdeburg

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.
a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

Aufsichtsratsausschüsse

Mitglieder des Präsidialausschusses
Michael Odenwald (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
Jens Schwarz

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses
Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
Jörg Hensel
Regina Rusch-Ziemba

Mitglieder des Personalausschusses
Michael Odenwald (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
Jens Schwarz

Mitglieder des Vermittlungsausschusses
Michael Odenwald (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Guido Beermann (bis 19. November 2019)
Stsn Dr. Tamara Zieschang (seit 11. Dezember 2019)
Jens Schwarz

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2019 an:

Dr. Richard Lutz
Vorsitzender des Vorstands,
Berlin
a) Schenker AG (seit 19. November 2019;
Vorsitz seit 27. November 2019)
DB Cargo AG (seit 19. November 2019; Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- Arriva Plc (Member of the Board of Directors seit 20. November 2019, Chairman of the Board of Directors seit 16. Dezember 2019)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat; Vorsitz)

Alexander Doll (bis 31. Dezember 2019)
Ressort Finanzen, Güterverkehr und Logistik,
Bad Homburg

a)
- Schenker AG (bis 15. November 2019; Vorsitz)
- DB Cargo AG (bis 15. November 2019; Vorsitz)

b)
- Arriva Plc (bis 15. November 2019; Member of the Board of Directors)

Dr. Levin Holle (seit 1. Februar 2020)
Ressort Finanzen&Logistik,
Berlin

Berthold Huber
Ressort Personenverkehr,
Weilheim

a)
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (bis 31. Dezember 2019; Vorsitz)
- Arriva Plc (Member of the Board of Directors seit 16. Dezember 2019, Chairman of the Board of Directors bis 16. Dezember 2019)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

Prof. Dr. Sabina Jeschke
Ressort Digitalisierung&Technik,
Berlin

a)
- Körber AG
- Schenker AG
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 1. Januar 2020; Vorsitz seit 14. Januar 2020)
- DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)

Dr. Sigrid Nikutta (seit 1. Januar 2020)
Ressort Güterverkehr,
Berlin

a)
- Vossloh AG (stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

b)
- Deutsche Bank Ost (Beirat)
- Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR; stellvertretender Vorsitz des Senats)
- Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI; Präsidium)

Ronald Pofalla
Ressort Infrastruktur,
Mülheim an der Ruhr

b)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG

b)
- Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)

Martin Seiler
Ressort Personal und Recht,
Unkel

a)
- Schenker AG
- DB Cargo AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB JobService GmbH (Vorsitz)
- DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

b)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

(30) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(31) VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG NACH DEM BILANZSTICHTAG

Durch die weltweite Ausbreitung des Coronavirus im ersten Quartal 2020 sind seit März 2020 auch wesentliche negative Effekte auf den DB-Konzern zum Beispiel im Güterverkehr durch die Unterbrechung internationaler Wertschöpfungsketten sowie deutliche Rückgänge bei den Reisendenzahlen zu verzeichnen. Zum aktuellen Zeitpunkt lassen sich die konkreten Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns und der DB AG nicht verlässlich schätzen oder quantifizieren.

Weitere wesentliche Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

(32) ERGEBNISVERWENDUNGSVORSCHLAG

Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem per 31. Dezember 2019 ausgewiesenen Bilanzgewinn (650.000.000,00 €) eine Dividende von 650.000.000,00 € auszuschütten.

Berlin, den 3. März 2020

Ergänzung des Anhangs um Angaben zu Vorgängen von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag sowie des Lageberichts um Angaben im Chancen- und Risikobericht, im Nachtragsbericht und im Prognosebericht. Dies betrifft die Auswirkungen des Coronavirus, die Emission der dritten Anleihe in 2020 sowie die Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise.

Berlin, den 17. März 2020

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

(33) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.833	100,00
DB Bahn Italia S.r.l., Verona / Italien	EUR	10.409	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.388.619	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel / Schweiz	CHF	– 4.403	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken [2), 3)]	EUR	447	50,00
Railteam B.V., Amsterdam / Niederlande [2), 4)]	EUR	116	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main [2), 3)]	EUR	191	50,00
DB REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	19.080	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	EUR	8.132	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	9.775	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	3.581	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.990	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.194	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	8.471	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.192.644	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.402	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	62.870	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.975	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	6.278	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	3.914	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.856	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.122	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	65.042	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.401	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.568	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.492	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	2.305	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	868	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	24.748	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.165	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.180	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	26.064	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Hamburg	EUR	10.284	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.571	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	21.507	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.203	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	149	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	13.618	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	18.880	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.006	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	75.824	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	16.016	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg	EUR	3.358	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main	EUR	48	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Emscher-Münsterland mbH, Frankfurt am Main	EUR	17	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Ostsachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Cuxhaven	EUR	2.923	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	11.822	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	15.130	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein [2), 3)]	EUR	122	28,67
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen [2), 4)]	EUR	29	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg [2), 5)]	EUR	205	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover [2), 3)]	EUR	210	42,00
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen [2), 3)]	EUR	79	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen [2), 3)]	EUR	222	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen [2), 3)]	EUR	9.151	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen [2), 6)]	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich [2), 3)]	EUR	1.055	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i. L., Gemünden (Main) [2), 6)]	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover [2), 3)]	EUR	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel [2), 5)]	EUR	46	52,90
OstalbMobil GmbH, Aalen [2), 3)]	EUR	50	39,30
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing [2), 3)]	EUR	77	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau [2), 3)]	EUR	225	42,50
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken [2), 5)]	EUR	60	31,67
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg [2), 5)]	EUR	25	45,20
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg [2), 3)]	EUR	133	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain – VAB GmbH, Aschaffenburg [2), 4)]	EUR	25	42,86
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt [2), 3)]	EUR	198	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz [2), 3)]	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg [2), 3)]	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg [2), 3)]	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen [2), 3)]	EUR	440	18,12
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen [2), 5)]	EUR	115	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen [2), 3)]	EUR	135	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw [2), 3)]	EUR	662	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig [2), 3)]	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig [2), 3)]	EUR	912	20,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier [2),3)]	EUR	29	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern [2),3)]	EUR	245	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen [2),3)]	EUR	64	40,00
FAIR VALUE			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach [2),3)]	EUR	128	54,00
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE), Pforzheim [2),3)]	EUR	52	25,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen [2),5)]	EUR	78	70,20
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal [2),3)]	EUR	212	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock [2),3)]	EUR	27	21,61
DB CARGO			
VOLLKONSOLIDIERT			
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicze / Polen	PLN	5.283	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa / Spanien	EUR	8.098	65,28
Container-Terminal Puchov s.r.o., Puchov / Slowakei	EUR	88	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel / Belgien	EUR	1.716	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	195.513	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	– 40.133	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	445.254	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen / Belgien	EUR	1.459	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.294	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia / Bulgarien	BGN	14.782	100,00
DB Cargo Components Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	723	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava / Tschechien	CZK	32.171	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	3.284	90,00
DB Cargo Hungaria Kft., Györ / Ungarn	HUF	2.070.449	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	2.381	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	31.205	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand / Italien	EUR	20.758	60,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand / Italien	EUR	1.842	100,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese / Italien	EUR	10.569	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	54.367	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	1.632	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht / Niederlande	EUR	16.290	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze / Polen	PLN	305.765	100,00
DB Cargo Scandinavia A / S, Taastrup / Dänemark	DKK	267.525	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon / Schweiz	CHF	– 4.111	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	698	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle / Polen	PLN	16.538	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	HUF	8.043.712	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	9.842	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin / Polen	PLN	35.244	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest / Rumänien	RON	– 16.321	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona / Spanien	EUR	95.054	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl / Rhein	EUR	2.408	77,33
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin / Polen	PLN	1.574	96,82
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona / Italien	EUR	50	80,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris / Frankreich	EUR	28.439	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik / Polen	PLN	– 95	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.098	67,62
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster / Großbritannien	GBP	144.818	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster / Großbritannien	GBP	112.301	100,00
MDL Distribución y Logistica S.A., Madrid / Spanien	EUR	2.045	77,33
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	1.186	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster / Großbritannien	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau / Russland	RUB	132.215	100,00
Rail Express Systems Ltd, Doncaster / Großbritannien	GBP	27.874	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam / Niederlande	EUR	3.419	51,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	– 4.455	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	2.439	100,00
TFG Transfracht GmbH, Mainz	EUR	7.202	100,00
Transervi S.A., Madrid / Spanien	EUR	6.051	77,33
Transfesa France SAS, Gennevilliers Cedex / Frankreich	EUR	3.099	77,33
Transfesa Logistics, S.A., Madrid / Spanien	EUR	75.846	77,33
Transfesa Portugal Lda., Lissabon / Portugal	EUR	353	77,33
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex) / Großbritannien	GBP	556	77,33
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss [2),3)]	EUR	6.793	50,00
Autotrax Limited, Fanham / Surrey / Großbritannien [2),3)]	GBP	506	24,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg [2),5)]	EUR	444	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice / Tschechien [2),4)]	CZK	8.702	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund [2),3)]	EUR	4.718	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns / Österreich [2),7)]	EUR	9.592	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln [2),3)]	EUR	1.366	22,50
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf [2),5)]	EUR	1.178	51,00
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen [2),3)]	EUR	5.347	35,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg [2),7)]	EUR	25	39,20
Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid / Spanien [5)]	EUR	2.076	58,05
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Sint-Agatha-Berchem / Belgien [2),8)]	EUR	– 21.433	36,77
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main [2),5)]	EUR	18.525	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München [2),3)]	EUR	12.496	30,00
Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone / Italien [3)]	EUR	10	49,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam / Niederlande [2),3)]	EUR	844	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg [2),7)]	EUR	1.912	50,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid / Spanien [5)]	EUR	– 852	9,02

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice / Polen [2),5)]	PLN	51.023	20,55
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid / Spanien [7)]	EUR	7.313	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira / Portugal [7)]	EUR	– 85	38,67
Terminal Singen TSG GmbH, Singen [2),3)]	EUR	820	50,00
Xrail AG, Basel-Stadt / Schweiz [2),3)]	CHF	586	36,80
DB NETZE FAHRWEG			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.025	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.678	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	8.778.144	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),4)]	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris / Frankreich [2),5)]	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden [2),3)]	EUR	4.089	24,53
TIA GmbH, Augsburg [2),4)]	EUR	289	42,88
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln [2),9)]	EUR	6	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg [2),3)]	EUR	2.295	21,88
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	6.562	51,00
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.508.830	100,00
MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00
Station Food GmbH, Berlin	EUR	– 1.205	51,00
AT EQUITY			
Clever Order Services GmbH, Berlin [2),3),7)]	EUR	200	25,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	395.781	100,00
AT EQUITY			
inno2grid GmbH, Berlin [2),3)]	EUR	210	50,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	EUR	45	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	1.227.471	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	USD	84.272	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	29.277	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudná / Tschechien	CZK	3.713	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre / Dänemark	DKK	2.076	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.102	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	80.823	100,00
DB Engineering & Consulting USA Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	USD	– 1.973	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	258.532	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	EUR	78.386	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	15.479	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	3.790	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro / Brasilien	BRL	419	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	– 5.010	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	EUR	3.794	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.263	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug / Schweiz	CHF	54.187	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	12.494	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.108	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	80.934	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Großbritannien	GBP	977	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	12.722	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	USD	471.165	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	81.815	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH, Niesky	EUR	– 23.719	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	1	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	8.025	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	26.552	100,00
Deutsche Bahn Engineering & Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	1.088	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.065.178	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.674	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.536	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.586	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	4.640	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Großbritannien	GBP	– 779	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	3.825	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	– 2.101	76,99
ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.783	100,00
Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	20.025	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	USD	– 27.097	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	200	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Großbritannien	GBP	310	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	USD	92.223	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	21.075	49,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	PLN	1.277	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	8.051	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Berlin	EUR	0	100,00
ANTEILMÄSSIG			
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen [2),3)]	EUR	482	49,90
Beijing HuaJing DeBe International Engineering Consulting Co., Ltd, Peking / China [2),3)]	CNY	6.084	25,00
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf [2),3)]	EUR	533.167	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz [7)]	CHF	1.528.502	22,60
GHT Mobility GmbH, Berlin [2),7)]	EUR	– 12.531	75,98
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien [2),5)]	SAR	7.892	24,90

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken [2), 5)]	EUR	1.469	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin [2), 4)]	EUR	79	53,00
FAIR VALUE			
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin [2), 3)]	EUR	4.212	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf [2), 3)]	EUR	– 1	100,00
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
00741078 Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	625	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid / Spanien	EUR	394	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	3.064	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	678	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh / Großbritannien	GBP	374	100,00
Arriva Alpetour, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj / Slowenien	EUR	32.715	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	28.275	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	12.914	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Torún / Polen	PLN	94.948	99,80
Arriva City s.r.o., Prag / Tschechien	CZK	686.787	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	40.122	100,00
Arriva Danmark A / S, Kastrup / Dänemark	DKK	1.519.559	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper / Slowenien	EUR	43.359	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	35.398	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	1.570	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol / Spanien	EUR	27.810	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek / Kroatien	HRK	273.919	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest / Ungarn	HUF	33.584.829	100,00
Arriva Insurance A / S, Kastrup / Dänemark	DKK	83.604	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar / Gibraltar	GBP	3.850	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland / Großbritannien	EUR	554	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland / Großbritannien	EUR	555	100,00
Arriva International Limited, Sunderland / Großbritannien	EUR	1.167.923	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland / Großbritannien	EUR	19.638	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada / Portugal	EUR	227.576	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand / Italien	EUR	1.958	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand / Italien	EUR	337.014	100,00
Arriva Kam-Bus, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kamnik / Slowenien	EUR	6.801	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	72.311	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	72.140	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Arriva Letbane ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	– 7	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok / Slowakei	EUR	15.017	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada / Portugal	EUR	18	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac / Serbien	RSD	1.962.173	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland / Großbritannien	GBP	23.152	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland / Großbritannien	GBP	78.357	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid / Spanien	EUR	38.946	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	153.939	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	EUR	181	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce / Slowakei	EUR	12.706	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	47.387	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	40.886	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Nitra / Slowakei	EUR	110	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava / Tschechien	CZK	1.708.856	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	97.345	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra / Slowakei	EUR	16.052	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	4.585	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	28.323	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky / Slowakei	EUR	16.350	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm / Schweden	SEK	17.218	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	347.902	100,00
Arriva plc, Sunderland / Großbritannien	GBP	1.045.340	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	14.052	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes / Portugal	EUR	7.704	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	27.591	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	– 284.261	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń / Polen	PLN	39.351	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan / Großbritannien	GBP	2.668	100,00
Arriva Service A / S, Kastrup / Dänemark	DKK	– 6.959	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno / Slowakei	EUR	30.774	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr / Tschechien	CZK	95.033	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra / Slowakei	EUR	17.908	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid / Spanien	EUR	62.081	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend** [1]	**Beteiligung in %**
Arriva Spain Rail S.A., Madrid / Spanien	EUR	173	100,00
Arriva Stajerska, družba za prevoz potnikov, d.d., Maribor / Slowenien	EUR	16.996	90,41
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy / Tschechien	CZK	871.455	100,00
Arriva Sverige AB, Stockholm / Schweden	SEK	655.285	100,00
Arriva Sverige Buss Regional AB, Stockholm / Schweden	SEK	3.678	100,00
Arriva Tag AB, Malmö / Schweden	SEK	45.233	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	1.203	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	67.125	100,00
Arriva Tog A / S, Kastrup / Dänemark	DKK	164.846	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen / Niederlande	EUR	1.567	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	111.100	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest / Rumänien	RON	15.999	100,00
Arriva Trains Wales / Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	6.413	100,00
Arriva Transport Ceska Republika a.s., Prag / Tschechien	CZK	3.594.888	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	– 690	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL,SA, Almada / Portugal	EUR	89.292	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava / Slowakei	EUR	20.846	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	438.055	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	321.400	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	4.037	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	1.850	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	423.281	100,00
Arriva Veneto S.r.l., Venedig / Italien	EUR	1.077	50,00
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid / Spanien	EUR	342	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag / Tschechien	CZK	180.302	100,00
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim / Tschechien	CZK	677.798	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	54.441	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	14	100,00
Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac / Kroatien	HRK	4.144	74,65
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia / Spanien	EUR	5.531	100,00
Autoprometno poduzece d.d. Požega, Požega / Kroatien	HRK	98.733	80,27
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	EUR	8.340	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine / Italien	EUR	94.148	60,00
Autotrans d.d., Cres / Kroatien	HRK	162.459	80,27
Autotrans Lika d.d., Otočac / Kroatien	HRK	4.706	63,77
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo / Italien	EUR	10	93,67
Botniatag AB, Umeå / Schweden	SEK	43.010	60,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia / Spanien	EUR	860	100,00
BUS Service Járműjavító és Szolgáltató Kft., Budapest / Ungarn	HUF	1.466.547	100,00
Busdan 32.1 A / S, Kastrup / Dänemark	DKK	42.540	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	16.512	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	119.621	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	254.588	100,00
BUSDAN 38 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	42.566	100,00
BUSDAN 39 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	34.076	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend** [1]	**Beteiligung in %**
BUSDAN 40 ApS, Kastrup / Dänemark	DKK	43.935	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	1.566	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno / Tschechien	CZK	287.505	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	– 1.117	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid / Spanien	EUR	130.097	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid / Spanien	EUR	1.750	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol / Spanien	EUR	395	80,14
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	20.697	100,00
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	8	100,00
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice / Slowenien	EUR	2.934	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno / Tschechien	CZK	150.273	100,00
KM S.P.A., Cremona / Italien	EUR	8.607	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	7.667	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	78.581	100,00
MTL Services Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	115.998	100,00
NETOSEC S.L., Madrid / Spanien	EUR	270	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen / Niederlande	EUR	421	100,00
PAA Pan Alpen Adria Internationale Personenverkehrssysteme GmbH i. L., Ludwigshafen am Rhein	EUR	68	80,27
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek / Kroatien	HRK	34.357	99,88
Premier Buses Ltd, Sunderland / Großbritannien	GBP	2.000	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo / Italien	EUR	42.327	100,00
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia / Italien	EUR	48.810	100,00
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO) / Italien	EUR	19.244	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava / Slowakei	EUR	1.553	60,50
SADEM – SOCIETÀ PER AZIONI, Turin / Italien	EUR	19.668	100,00
SAVDA Autoservizi Valle d'Aosta S.p.A., Aosta / Italien	EUR	19.229	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	– 2	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	16.527	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	51.984	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	778	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada / Portugal	EUR	2.785	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes / Portugal	EUR	– 655	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia / Italien	EUR	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia / Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao / Portugal	EUR	– 8	66,67
UCPLUS A / S, Kastrup / Dänemark	DKK	8.852	100,00
Velebit Turist d.o.o., Gospić / Kroatien	HRK	– 648	80,27

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
VT-ARRIVA Személyszállító es Szolgáltató Kft., Székesfehérvár / Ungarn	HUF	36.860.933	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	33.978	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland / Großbritannien	GBP	5.340	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester / Großbritannien	GBP	– 1.288	51,00
AT EQUITY			
AB Busspunkten Helsingborg, Helsingborg / Schweden [2), 7)]	SEK	100	24,00
Aquabus BV, Heerenveen / Niederlande [2), 3)]	EUR	5.904	50,00
ATOC Limited, London / Großbritannien [2), 3)]	GBP	– 13.646	23,81
Autopromet d.d. Slunj, Slunj / Kroatien [2), 3)]	HRK	9.754	22,35
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon / Portugal [7)]	EUR	80.130	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo / Italien [2), 3)]	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo / Italien [2), 3)]	EUR	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol / Spanien [2), 5)]	EUR	3	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol / Spanien [2), 5)]	EUR	135	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin / Italien [2), 3)]	EUR	115	30,01
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid / Spanien [2), 3)]	EUR	22.062	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco / Italien [2), 3)]	EUR	10	56,94
London Overground Rail Operations Limited, London / Großbritannien [2), 7)]	GBP	422	50,00
NRES Limited, London / Großbritannien [2), 3)]	GBP	71	20,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand / Italien [7)]	EUR	9.237	50,00
Rail Settlement Plan Limited, London / Großbritannien [2), 3)]	GBP	621	20,00
Rail Staff Travel Limited, London / Großbritannien [2), 3)]	GBP	– 2.605	20,00
Rodinform – Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon / Portugal [2), 3)]	EUR	– 58	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO) / Italien [2), 3)]	EUR	75	33,33
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Cordenons PN / Italien [2), 3)]	EUR	1.089	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia / Italien [2), 3)]	EUR	116	15,00
Train Information Services Limited, London / Großbritannien [2), 3)]	GBP	– 36	20,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest / Italien [7)]	EUR	63.060	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol / Spanien [2), 5)]	EUR	10	50,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham / Großbritannien [2), 3)]	GBP	0	42,47
WSMR (Holdings) Limited, London / Großbritannien [2), 4)]	GBP	0	50,00
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France / Frankreich	EUR	2.780	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama / Bahrain	BHD	1.121	51,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge / Belgien	EUR	1.255	100,00
AO Schenker, Moskau / Russland	RUB	259.403	100,00
AS Schenker, Tallinn / Estland	EUR	7.746	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel / Frankreich	EUR	1.900	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	EUR	841	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya / Malaysia	MYR	231	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	1.085	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien / Österreich	EUR	71	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg / Luxemburg	SEK	38.999	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	32	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex / Frankreich	EUR	284.870	100,00
DB Polska Holding Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	1.427.639	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh / Kambodscha	USD	3.585	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk / Belarus (Weißrussland)	BYN	– 560	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest / Rumänien	RON	17.320	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City / Philippinen	PHP	479.532	100,00
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park / Südafrika	ZAR	13.397	47,00
DP Schenker, Kiew / Ukraine	UAH	– 20.586	100,00
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	1.255	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas / Venezuela	VES	116.922.846	100,00
EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	5.163	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg / Schweden	SEK	8.813	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona / Italien	EUR	1.871	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava / Slowakei	EUR	34	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong / Hongkong	HKD	7.250	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29.621	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nadarzyn / Polen	PLN	2.345	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien / Österreich	EUR	17	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau / Moldawien	MDL	1.680	96,75
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong / Hongkong	HKD	13.086	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.601	100,00
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake / USA	USD	– 425	100,00
KB Ädelgasen 1 -Jönköping, Jönköping / Schweden	SEK	91.453	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping / Schweden	SEK	16.863	100,00
KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping / Schweden	SEK	22.410	100,00
KB Anholt 3, Stockholm / Schweden	SEK	9.106	100,00
KB Arbetsbasen 4 -Stockholm, Stockholm / Schweden	SEK	35.356	100,00
KB Ättehögen Östra 1 -Helsingborg, Helsingborg / Schweden	SEK	67.798	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg / Schweden	SEK	138.699	100,00
KB Baggböle 2:35 -Umeå, Umeå / Schweden	SEK	25.041	100,00
KB Benkammen 12 -Malmö, Malmö / Schweden	SEK	135.375	100,00
KB Bleket 1 -Karlstad, Karlstad / Schweden	SEK	46.968	100,00
KB Distributören 3 och 4 -Örebro, Örebro / Schweden	SEK	82.687	100,00
KB Forsmark 2 -Stockholm, Stockholm / Schweden	SEK	57.081	100,00
KB Forsmark 3 -Stockholm, Stockholm / Schweden	SEK	181.606	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg / Schweden	SEK	455	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby / Schweden	SEK	12.646	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
KB Fryshuset 3-Visby, Visby / Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10 -Västerås, Västerås / Schweden	SEK	37.984	100,00
KB Kungsängen 28:1 -Uppsala, Uppsala / Schweden	SEK	11.356	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge / Schweden	SEK	33.733	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara / Schweden	SEK	45.820	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö / Schweden	SEK	60.641	100,00
KB Maskinen 3 -Linköping, Linköping / Schweden	SEK	64.320	100,00
KB Önnestad 108:4 -Kristianstad, Kristianstad / Schweden	SEK	42.004	100,00
KB Överön 1:66 -Örnsköldsvik, Örnsköldsvik / Schweden	SEK	10.087	100,00
KB Pantern 1 -Växjö, Växjö / Schweden	SEK	37.532	100,00
KB Reläet 8 -Norrköping, Norrköping / Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sörby 24:3 -Gävle, Gävle / Schweden	SEK	38.710	100,00
KB Storheden 1:8 -Luleå, Luleå / Schweden	SEK	31.026	100,00
KB Transporten 1 -Hultsfred, Hultsfred / Schweden	SEK	18.871	100,00
KB Transportören 1 -Värnamo, Värnamo / Schweden	SEK	87.352	100,00
KB Vindtrycket 1 -Borås, Borås / Schweden	SEK	66.162	100,00
KB Vivstamon 1:13 -Timrå, Timrå / Schweden	SEK	48.607	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki / Finnland	EUR	632	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere / Finnland	EUR	1.413	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu / Finnland	EUR	1.024	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku / Finnland	EUR	1.072	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki / Finnland	EUR	2.527	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg / Schweden	SEK	8.726	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange / Luxemburg	EUR	1.769	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Karlsruhe	EUR	53.620	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Rülzheim	EUR	133	69,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta / Indonesien	USD	25.020	71,00
Redhead Freight Limited, Bradford / Großbritannien	GBP	10.149	100,00
Redhead Holdings Limited, Bradford / Großbritannien	GBP	216	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia / Finnland	EUR	615	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien / Österreich	EUR	122.291	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur / Singapur	SGD	765.267	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong / Hongkong	HKD	159.999	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon / Irland	EUR	21.071	100,00
Schenker (L.L.C), Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	AED	198.949	100,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane / Laos	LAK	490.782	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland / Neuseeland	NZD	10.815	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok / Thailand	THB	448.146	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand	THB	1.672.186	100,00
Schenker A.E., Athen / Griechenland	EUR	- 1.297	100,00
Schenker A/S, Hvidovre / Dänemark	DKK	120.287	100,00
Schenker AB, Göteborg / Schweden	SEK	- 86.385	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	176	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg / Schweden	SEK	136.106	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	Währung	Eigenkapital in Tausend [1]	Beteiligung in %
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.656.657	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami / USA	USD	176.400	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda / Angola	AOA	- 1.339	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires / Argentinien	ARS	48.347	100,00
Schenker AS, Oslo / Norwegen	NOK	660.957	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria / Australien	AUD	144.201	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking / China	CNY	817	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	92.299	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau / Russland	RUB	289.098	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago / Chile	CLP	4.674.235	100,00
Schenker China Ltd., Pudong / Shanghai / China	CNY	1.922.673	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg / Schweden	SEK	9.451	100,00
Schenker d.d., Ljubljana / Slowenien	EUR	22.596	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo / Bosnien-Herzegowina	BAM	1.639	100,00
Schenker d.o.o., Rugvica / Kroatien	HRK	15.836	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci / Serbien	RSD	180.564	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg / Schweden	SEK	110.995	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	1.004	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque City / Philippinen	PHP	68.896	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo / Brasilien	BRL	33.048	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje / Mazedonien	MKD	77.431	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo / Ägypten	EGP	95.648	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia / Bulgarien	BGN	39.742	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg / Schweden	EUR	10.328	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	17.558	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	EUR	191.881	100,00
Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	EUR	- 83	100,00
Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur / Singapur	SGD	700	100,00
Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami / USA	USD	512	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	155	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi / Indien	INR	3.280.903	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong / Hongkong	HKD	1.892.852	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau / Macau	HKD	32.086	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko-Stadt / Mexiko	MXN	630.295	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI) / Italien	EUR	77.525	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang / China	CNY	156.864	50,00
Schenker Kazakhstan TOO, Almaty / Kasachstan	KZT	123.421	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat / Sultanat Oman	OMR	1.337	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul / Republik Korea	KRW	38.820.930	100,00
Schenker Limited, London / Großbritannien	GBP	26.000	100,00
Schenker Limited, Nairobi / Kenia	KES	114.238	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka / Bangladesch	BDT	86.741	57,50
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu / China	CNY	8.196	100,00

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend [1)]**	**Beteiligung in %**
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing / China	CNY	29.211	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou / China	CNY	86.595	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing / China	CNY	283.651	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan / China	CNY	34.363	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur / Malaysia	MYR	287.264	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai / China	CNY	116.093	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen / China	CNY	19.020	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou / China	CNY	103.691	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand	THB	- 20.678	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen / China	CNY	65.264	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg / Schweden	SEK	- 20.061	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City / Philippinen	PHP	9.827	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	56.469	100,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam / Niederlande	EUR	66.520	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest / Rumänien	RON	337.435	99,53
Schenker Logistics S.A., Barcelona / Spanien	EUR	124.911	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	VND	53.203.633	100,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha / Katar	QAR	1.281	60,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange / Luxemburg	EUR	2.847	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City / Philippinen	PHP	27.622	100,00
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca / Marokko	MAD	20.494	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	AED	341.147	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon / Myanmar	MMK	1.563.773	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek / Namibia	NAD	6.262	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	20.729	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	HUF	7.408.107	100,00
Schenker NV, Antwerpen / Belgien	EUR	21.594	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto / Kanada	CAD	56.074	100,00
Schenker OY, Helsinki / Finnland	EUR	89.722	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt / Panama	USD	1.651	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima / Peru	PEN	2.579	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic / Philippinen	PHP	40.323	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City / Philippinen	PHP	521.959	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg / Schweden	SEK	352.528	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	42.747	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt / Guatemala	GTQ	- 23.101	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava / Slowakei	EUR	6.139	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad / Saudi-Arabien	SAR	32.220	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich / Schweiz	CHF	51.273	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing / China	CNY	35.793	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur / Singapur	SGD	311.967	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando / Südafrika	ZAR	186.128	86,75

Tochterunternehmen — *Name und Sitz*	**Währung**	**Eigenkapital in Tausend [1)]**	**Beteiligung in %**
Schenker Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	306.260	99,67
SCHENKER spol. s r.o., Prag / Tschechien	CZK	902.832	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.000	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	6.196	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures / Portugal	EUR	12.473	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	21.398	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	6.087	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	VND	673.185.101	100,00
Schenker, Inc., New York / USA	USD	134.598	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu / Türkei	TRY	95.561	55,00
Schenkerocean Ltd, Wanchai / Hongkong	HKD	6.338	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio / Japan	JPY	5.394.083	80,00
SIA Schenker, Riga / Lettland	EUR	5.975	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn / Estland	EUR	137	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	2.306	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach / Schweiz	CHF	7.706	62,10
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg / Schweden	SEK	1.337	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.746	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG), Hamburg	EUR	501	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare SRL, Bukarest / Rumänien	RON	351	99,53
UAB »Schenker«, Vilnius / Litauen	EUR	6	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien / Österreich	EUR	1.324	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana / Slowenien [2),3)]	EUR	11.105	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich / Schweiz [2),3)]	CHF	2.999	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden [2),3)]	EUR	50	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg / Schweden [2),3)]	SEK	55.368	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna / Schweden [2),7)]	SEK	6.366	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover [2),3)]	EUR	111	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel [2),3)]	EUR	4.342	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen / Norwegen [2),3)]	NOK	14.437	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona) / Spanien [2),3)]	EUR	1.043	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau / Moldawien [2),3)]	MDL	13.771	33,17
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria / Spanien [3)]	EUR	333	24,75
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin / Spanien [2),3)]	EUR	736	20,00
Värnamo Åkeri AB, Värnamo / Schweden [2),3)]	SEK	19.704	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo / Norwegen [2),3)]	NOK	14.685	50,00

[1)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

[2)] Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

[3)] Daten für Geschäftsjahr 2018.

[4)] Daten für Geschäftsjahr 2016.

[5)] Daten für Geschäftsjahr 2017.

[6)] Daten für Geschäftsjahr 2015.

[7)] Vorläufige Abschlussdaten.

[8)] Daten für Geschäftsjahr 2014.

[9)] Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, – 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 Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes 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 des oben genannten Corporate Governance-Berichts.

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. Die Prüfung des Jahresabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des 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 den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Finanzberichts »Lagebericht und Jahresabschluss 2019« – 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.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den 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 sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses 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.

Hinweis zur Nachtragsprüfung

Diesen Bestätigungsvermerk erteilen wir zu dem geänderten Jahresabschluss und geänderten Lagebericht aufgrund unserer pflichtgemäßen, am 4. März 2020 abgeschlossenen Prüfung und unserer am 20. März 2020 abgeschlossenen Nachtragsprüfung, die sich auf die Ergänzung und Änderung von Angaben im Anhang und Lagebericht aufgrund der Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus auf die Prognose zur wirtschaftlichen Entwicklung im Jahr 2020 sowie der im März 2020 eingetretenen Entwicklungen hinsichtlich der Beendigung des Verkehrsvertrags Arriva Rail North und der Anleiheemissionen bezog. Auf die Darstellung der Änderungen durch die gesetzlichen Vertreter im geänderten Anhang, Textziffer 31 »Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag«, sowie im geänderten Lagebericht, Abschnitte »Chancen- und Risikobericht«, »Nachtragsbericht« und »Prognosebericht«, wird verwiesen.

Berlin, den 4. März 2020 / Begrenzt auf die im Hinweis zur Nachtragsprüfung genannten Änderungen: 20. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

84 Bericht des Aufsichtsrats

88 Corporate Governance Bericht

Bericht des Aufsichtsrats

85 — Sitzungen des Aufsichtsrats
85 — Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats
86 — Corporate Governance
86 — Jahresabschluss
87 — Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Michael Odenwald
Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

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

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und drei außerordentlichen Sitzungen sowie zu einer Strategieklausur zusammen. Dem Aufsichtsrat wurden zudem in fünf Informationsveranstaltungen Fragen des Jahresabschlusses, zur Strategie, zum Veräußerungsprozess von DB Arriva sowie zum Inhalt der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III detailliert erläutert.

Ein Mitglied des Aufsichtsrats hat im Berichtsjahr mindestens an der Hälfte der Sitzungen nicht beziehungsweise nicht in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtszeitraum wurden zwei Beschlüsse in einem schriftlichen Verfahren gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses beziehungsweise des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) sowie die wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – jeweils unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm. In der jährlichen Strategiediskussion hat das Gremium die vom Vorstand vorgelegte modifizierte Dachstrategie Starke Schiene ebenso wie die zur Umsetzung geplanten Maßnahmen ausführlich diskutiert. In den darauffolgenden Sitzungen wurden dem Aufsichtsrat konkretisierte Überlegungen in Bezug auf die Maßnahmen zur Umsetzung dargelegt.

Der Aufsichtsrat hat ferner wesentliche Einzelsachverhalte, wie zum Beispiel die Beschaffung von Zuggarnituren für den Fern- und Hochgeschwindigkeitsverkehr, beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Hervorzuheben sind hier insbesondere die Durchsprache der Finanzierungs- und Verschuldungssituation sowie der Prozess der beabsichtigten Veräußerung von DB Arriva. Ein weiterer wesentlicher Arbeitsschwerpunkt des Gremiums war im Berichtszeitraum eine Sonderuntersuchung des Aufsichtsrats hinsichtlich der Erteilung von Beratungsaufträgen an ehemalige Organmitglieder, Führungskräfte beziehungsweise weitere Personen. Ebenso hat sich der Aufsichtsrat im zweiten Halbjahr 2019 mit den Auswirkungen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung auf den DB-Konzern befasst, durch das im Zeitraum von 2020 bis 2030 der Infrastruktur zusätzliche Mittel von rund 11 Mrd. € zugewendet werden. Der Vorstand hat die Auswirkungen auf die Unternehmensplanung sowie die beabsichtigten Umsetzungsschritte mit dem Aufsichtsrat erörtert.

Ferner hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum über personelle Veränderungen im Vorstand der DB AG entschieden.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2020 bis 2024 für den DB-Konzern beraten sowie zunächst dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 sowie in einer Sondersitzung am 19. Februar 2020 der Projekt- und Investitionsplanung 2020 bis 2024 unter Berücksichtigung der oben genannten Auswirkungen des Klimaschutzprogramms 2030 auf die Unternehmensplanung zugestimmt.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu neun Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr ebenfalls neun Sitzungen durchgeführt und sich insbesondere jeweils mit der aktuellen wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und in einzelnen Geschäftsfeldern auf Grundlage der jeweils aktuellen Monatsabschlüsse mit der Risikoberichterstattung beziehungsweise dem Halbjahresabschluss befasst. Der Ausschuss hat die im Berichtszeitraum durchgeführte Sonderuntersuchung des Aufsichtsrats zu Beratungsverträgen sowohl im zeitlichen Ablauf als auch inhaltlich im Rahmen mehrerer Sondersitzungen eng begleitet und Beschlussempfehlungen an den Aufsichtsrat ausgesprochen. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat ferner den Fortgang und die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die jeweils von den Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde, erörtert. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittelfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Ferner wurde die Situation eines weiteren großen Investitionsprojekts, der 2. S-Bahn-Stammstrecke München, einem gesonderten Review unterzogen und vom Ausschuss eingehend erörtert. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über Untersuchungen im Bereich Compliance und die Ergebnisse der internen Revision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen, unter anderem in einem Follow-up zu einem bereits zuvor behandelten Thema zu Fragen der IT-Governance, des IT-Projektportfolios und der Cybersecurity, zu den Auswirkungen des neuen Leasing-Standards IFRS 16 auf die wesentlichen Kennziffern des DB-Konzerns sowie zur Situation der Bussparte von DB Regio. Auch der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in insgesamt 13, vier turnusmäßigen sowie neun außerordentlichen, Sitzungen beziehungsweise Telefonkonferenzen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet und Vergütungsfragen für die Mitglieder des Vorstands diskutiert sowie die jeweiligen Beschlussfassungen des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet.

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

Corporate Governance

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

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2019 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 23. März 2020 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 25. 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 und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Vorstand beziehungsweise Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtszeitraum folgende Veränderungen ergeben:

Herr Alexander Doll hat sein Mandat als Vorstand der DB AG zum 31. Dezember 2019 niedergelegt. Zu seinem Nachfolger als Vorstand Finanzen & Logistik hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 mit Wirkung zum 1. Februar 2020 Herrn Dr. Levin Holle bestellt. In der außerordentlichen Sitzung am 7. November 2019 wurde Frau Dr. Sigrid Nikutta zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt, die mit Wirkung zum 1. Januar 2020 das Ressort Güterverkehr führt. In seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke mit Wirkung zum 10. November 2020 bis zum 9. November 2025 als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Sie führt weiterhin das Ressort Digitalisierung & Technik.

Herr Stefan Müller hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. März 2019 niedergelegt. Als sein Nachfolger wurde durch die Hauptversammlung am 27. März 2019 Herr Christian Schmidt (MdB) mit Wirkung zum 1. April 2019 in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt. Herr Guido Beermann hat im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Amt des Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 19. November 2019 niedergelegt. Als Nachfolgerin für Herrn Beermann wurde mit Wirkung zum 9. Dezember 2019 Frau Staatssekretärin Dr. Tamara Zieschang (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt. Herr Dr. Levin Holle hat sein Mandat im Aufsichtsrat der DB AG mit Wirkung zum 12. Dezember 2019 niedergelegt. Mit Wirkung zum 18. Februar 2020 wurde als sein Nachfolger Herr Staatssekretär Werner Gatzer (Bundesministerium der Finanzen) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

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

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

Berlin, im März 2020

Für den Aufsichtsrat

Michael Odenwald
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Corporate Governance Bericht

88 — Entsprechenserklärung
88 — Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat
90 — Transparenz
90 — Risikomanagement
90 — Compliance
90 — Rechnungslegung und Abschlussprüfung
90 — Effizienzprüfung des Aufsichtsrats
90 — Vergütungsbericht

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

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

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) erklären gemeinsam:

»Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 27. März 2019 hat die DB AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit Ausnahme von Ziffer 3.3.2 (Selbstbehalt beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat) entsprochen. Die DB AG beabsichtigt, den Empfehlungen des PCGK auch künftig, bis zu einer Entscheidung über den Selbstbehalt für den Aufsichtsrat mit der vorgenannten Ausnahme, zu entsprechen.«

Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Anhang enthalten.

VORSTAND

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

Herr Alexander Doll hat sein Mandat als Vorstand der DB AG zum 31. Dezember 2019 niedergelegt. Zu seinem Nachfolger als Vorstand Finanzen&Logistik hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 mit Wirkung zum 1. Februar 2020 Herrn Dr. Levin Holle bestellt. In der außerordentlichen Sitzung am 7. November 2019 wurde Frau Dr. Sigrid

Nikutta zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt, die mit Wirkung zum 1. Januar 2020 das Ressort Güterverkehr führt. In seiner Sitzung am 11. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke mit Wirkung zum 10. November 2020 bis zum 9. November 2025 als Mitglied des Vorstands der DB AG wiederbestellt. Sie führt weiterhin das Ressort Digitalisierung&Technik.

Der Vorstand der DB AG besteht damit aus sieben Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts »Finanzen&Logistik«, »Personal&Recht«, »Digitalisierung&Technik«, »Personenverkehr«, »Güterverkehr« sowie »Infrastruktur«.

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren.

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

AUFSICHTSRAT

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

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

Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB AG ist Herr Michael Odenwald. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

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

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

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

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

Aufsichtsratsausschüsse

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

FRAUENANTEIL IN VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

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

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

Transparenz

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

Risikomanagement

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

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

Compliance

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen. Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeiter und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

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

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie auf unserer Internetseite.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 27. März 2019 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

Effizienzprüfung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die letzte Effizienzprüfung fand 2019 statt.

Vergütungsbericht

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

DAS VERGÜTUNGSSYSTEM DES VORSTANDS

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

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

Vergütungsbestandteile

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

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

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

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Hier finden bei allen Mitgliedern des Vorstands gleichermaßen sowohl kunden-, qualitäts- und mitarbeiterspezifische Ziele Berücksichtigung. Darüber hinaus gehen für jedes Vorstandsmitglied auch ressortspezifische Ziele in den Leistungsfaktor ein. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

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

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

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

Seit der Tranche 2017 gilt für den LTI Plan des Vorstands eine veränderte Methode. Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist nun eine marktübliche Eigenkapitalverzinsung auf Basis des Equity Value. Die Ausrichtung des LTI am Equity Value honoriert eine nachhaltige Wertentwicklung des Unternehmens. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre. Der Auszahlungsgrad des LTI Plans, ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 250 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

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

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

KONZERNWEITE VERGÜTUNGSSYSTEMATIK FÜR FÜHRUNGSKRÄFTE

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

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

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

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

RUHEGELDANSPRÜCHE

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

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

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

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

VERTRAGLICHE NEBENLEISTUNGEN

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

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

Vergütung für das Geschäftsjahr 2019

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

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

Gesamtbezüge des Vorstands — *in T €*	Feste Vergütung	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit	Variable Vergütung			Sonstiges [3]	Insgesamt [4]
			kurzfristig [1]	langfristig (Auszahlung LTI 2019)	langfristig [2]		
AM 31.12.2019 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Dr. Richard Lutz	900	-	800	-	167	28	**1.727**
Ronald Pofalla	650	-	565	-	83	31	**1.246**
Berthold Huber	650	-	266	-	83	27	**943**
Martin Seiler	400	-	397	-	150	22	**819**
Prof. Dr. Sabina Jeschke	400	-	397	-	29	15	**812**
Insgesamt	**3.000**	**-**	**2.425**	**-**	**512**	**123**	**5.547**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG							
Alexander Doll	400	1.466	-	-	131	28	**1.894**
Insgesamt	**3.400**	**1.466**	**2.425**	**-**	**643**	**151**	**7.441**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

[1] Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

[2] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung / -auflösung für Long-term Incentive (LTI).

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

[4] Summe ohne langfristige variable Vergütung.

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

VERSORGUNGSANSPRÜCHE DES VORSTANDS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 1.332 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen — *in T €*	2019
AM 31.12.2019 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	282
Ronald Pofalla	0
Berthold Huber	529
Martin Seiler	179
Prof. Dr. Sabina Jeschke	170
Insgesamt	**1.160**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Alexander Doll	172
Insgesamt	**1.332**

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

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 25. März 2020 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

	Jahresvergütung 2019				
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats — *in T €*	**feste Vergütung**	**variable Vergütung**	**Sitzungsgeld**	**Nebenleistungen**	**insgesamt**
AM 31.12.2019 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG [1]					
Michael Odenwald	70,0	-	4,5	0,9	**75,4**
Alexander Kirchner	40,0	-	4,5	7,4	**51,9**
Jürgen Beuttler	20,0	-	2,0	-	**22,0**
Dr. Ingrid Hengster	20,0	-	1,5	-	**21,5**
Jörg Hensel	25,0	-	3,0	0,9	**28,9**
Klaus-Dieter Hommel	20,0	-	3,3	7,4	**30,7**
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	-	1,8	7,4	**29,2**
Jürgen Knörzer	20,0	-	1,3	7,4	**28,7**
Dr. Jürgen Krumnow	40,0	-	2,8	0,9	**43,7**
Kirsten Lühmann	20,0	-	2,0	0,9	**22,9**
Heike Moll	20,0	-	1,8	7,4	**29,2**
Mario Reiß	20,0	-	2,0	-	**22,0**
Eckhardt Rehberg	20,0	-	2,0	-	**22,0**
Regina Rusch-Ziemba	25,0	-	3,0	7,4	**35,4**
Christian Schmidt	15,0	-	1,8	0,9	**17,7**
Jens Schwarz	30,0	-	4,0	7,4	**41,4**
Veit Sobek	20,0	-	2,0	7,4	**29,4**
Oliver Wittke [2]	3,3	-	0,8	-	**4,1**
Dr. Tamara Zieschang	2,9	-	0,5	-	**3,4**
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG [1]					
Guido Beermann	32,1	-	4,8	-	**36,8**
Dr. Levin Holle	20,0	-	4,0	-	**24,0**
Stefan Müller	5,0	-	0,3	-	**5,3**
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					**80,4**
Insgesamt					**706**

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

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

[2] Herr Sts Wittke hat die Vergütung für seine Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied bis einschließlich 9. November 2019 nicht angenommen.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon — 030.2 97-6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir

Dieser Bericht, der Integrierte Bericht des Deutsche Bahn Konzerns, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Station& Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar. Dieser Bericht erscheint auch in englischer Sprache.

KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon — 030.2 97-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180.6 99 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

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

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender **ANTWORTEN AUF HÄUFIGE FRAGEN** sowie **WEITERE KONTAKTMÖGLICHKEITEN.**

SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube, SnapChat, Foursquare und Twitter.

Personenverkehr

Unser Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube und Twitter.

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.

RECYCLED
Papier aus Recyclingmaterial
FSC® C016267
FSC www.fsc.org

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
6 DB AG/Max Lautenschläger
84 DB AG/Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com