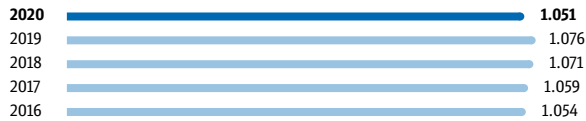




DB Netz AG
Geschäftsbericht 2020

Entwicklungen im Geschäftsjahr 2020

Betriebsleistung auf dem Netz (in Mrd. Trkm¹⁾)



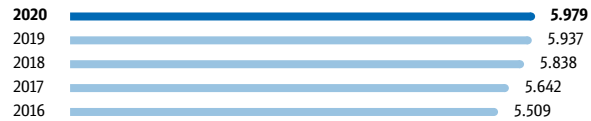
↘ 2020 zu 2019: - 2,3%

Ergebnis nach Steuern²⁾ (in Mio. €)



↘ 2020 zu 2019: - 425

Umsatzerlöse (in Mio. €)



↗ 2020 zu 2019: + 0,7%

Umsatzstruktur (in %)



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

Umsatz	5.979
Ergebnis nach Steuern ²⁾	- 23
Bilanzsumme per 31.12.	21.052
Anlagevermögen per 31.12.	20.212
Eigenkapital per 31.12.	8.264
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.862
Brutto-Investitionen	8.472
Netto-Investitionen ³⁾	1.350
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	45.903

LEISTUNGSKENNZAHLEN

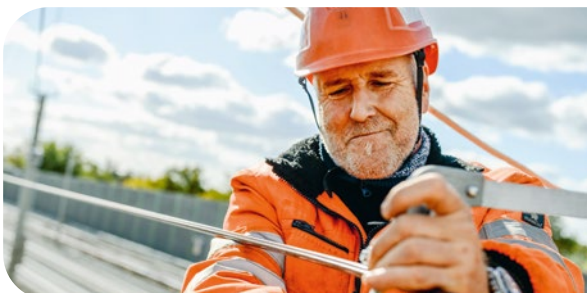
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm ¹⁾	1.051
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	385,0
Betriebslänge in km	33.286

			Veränderung	
			absolut	%
2020	2019			
Umsatz	5.979	5.937	+ 42	+ 0,7
Ergebnis nach Steuern ²⁾	- 23	402	- 425	-
Bilanzsumme per 31.12.	21.052	20.554	+ 498	+ 2,4
Anlagevermögen per 31.12.	20.212	19.635	+ 577	+ 2,9
Eigenkapital per 31.12.	8.264	8.264	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.862	8.953	+ 909	+ 10,2
Brutto-Investitionen	8.472	7.434	+ 1.038	+ 14,0
Netto-Investitionen ³⁾	1.350	1.041	+ 309	+ 29,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	45.903	44.506	+ 1.397	+ 3,1
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm ¹⁾	1.051	1.076	- 25	- 2,3
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	385,0	367,7	+ 17,3	+ 4,7
Betriebslänge in km	33.286	33.291	- 5	-

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.



Rekordinvestitionen in Schienennetz und Bahnhöfe

Wir machen die Infrastruktur fit für die Zukunft und schaffen so die Voraussetzungen für noch mehr Wachstum auf der Schiene. Ziel ist es, dass unsere Infrastruktur mindestens 30% mehr Verkehr in hoher Qualität bewältigen kann. Deshalb investiert der DB-Konzern gemeinsam mit dem Bund massiv in die Modernisierung des Bestandsnetzes sowie den Aus- und Neubau von Strecken, Knoten und Serviceeinrichtungen für den Personen- und Güterverkehr.

Inhalt

- 2 > Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 7 > Lagebericht**
- 31 > Jahresabschluss**
- 47 > Bericht des Aufsichtsrats**

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Frank Sennhenn

Vorstandsvorsitzender
der DB Netz AG

Sich große Danken und Herzen,

als Unternehmen mit gesamtgesellschaftlicher Aufgabe waren wir im vergangenen Jahr besonders gefordert, den Eisenbahnverkehr in Deutschland und über die Ländergrenzen hinaus »am Laufen« zu halten. Wir konnten in Zeiten der Corona-Pandemie einmal mehr beweisen, wie verlässlich und leistungsfähig das System Schiene ist. Die Menschen gelangten mit dem Zug weiter an ihre Ziele, wichtige Güter wurden per Bahn an ihren Bestimmungsort gebracht. Gleichzeitig arbeiteten wir weiter an unseren Zielen für eine starke Schiene in Deutschland.

*Für mehr Kapazität und umweltfreundliche Mobilität haben wir 2020 trotz Corona so viel und so kundenfreundlich gebaut wie nie. Unser Augenmerk galt hierbei besonders der Sicherheit der Kund*innen, Geschäftspartner und Mitarbeitenden. Trotz coronabedingter Einschränkungen ist es uns gelungen, unsere Pünktlichkeits-, Qualitäts- und Ausbauziele zu erreichen. Allerdings mussten wir auch deutliche Umsatzeinbußen hinnehmen, die ihre Spuren in unserer Bilanz hinterlassen haben.*

Dennoch gehen wir gestärkt und mit viel Rückenwind aus dem Jahr 2020 heraus. Die Bedeutung der Schiene als Verkehrsträger ist gewachsen. Sie ist ein zentraler Punkt, um die Klimaziele in Deutschland zu erreichen. Gesellschaft und Politik bekennen sich dazu. Das zeigt auch die finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern, die uns mit Investitionssummen in Rekordhöhe planen lässt. Damit die Verkehrswende gelingt, werden wir an unserem Ziel festhalten und die Kapazität unseres Netzes weiter steigern. So schaffen wir heute die notwendigen Voraussetzungen dafür, dass morgen mehr Züge fahren.

Die Basis für den Eisenbahnverkehr in Deutschland ist ein robustes, verlässliches und zukunftsfähiges Bestandsnetz: 2020 haben wir die Modernisierung weiter erfolgreich fortgesetzt. Grundlage für das umfangreiche Modernisierungsprogramm ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III. Diese stellt uns in den nächsten zehn Jahren ein Gesamtvolumen von rund 86 Milliarden Euro für Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen zur Verfügung und ermöglicht so auch weiterhin die umfangreiche Modernisierung des Bestandsnetzes. Die umweltfreundliche Schiene wird deutlich gestärkt!

Wir planen bei der DB Netz AG eine deutliche Erhöhung der Erneuerungsmenge beim Oberbau sowie eine Fortsetzung der Brückenerneuerung. Die LuFV III bietet uns den finanziellen Rahmen für eine beschleunigte Verbesserung der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Zusammenarbeit mit den Bundesländern. Das erste Jahr der LuFV III können wir aus qualitativer Sicht als Erfolg bezeichnen. Wir werden unserem Qualitätsversprechen gegenüber dem Bund gerecht und erreichen vor Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) alle pönlisierten LuFV-Qualitätskennzahlen. Allerdings entwickeln sich die Preise im Markt deutlich über den bisherigen Erwartungen, was zu Herausforderungen bei der Mengenumsetzung führen kann. Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern der Bauindustrie arbeiten wir an der qualitativen Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur.

Die Zukunftsfähigkeit unseres Bestandsnetzes erreichen wir durch die Digitale Schiene Deutschland – hier haben wir weiter Fahrt aufgenommen. Basis ist die Erstellung einer digitalen Plattform für das Bahnsystem über die Ausrüstung mit digitalen Stellwerken (DSTW) und dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System). Auf dieser Plattform setzen die neuen Technologien auf, die den Bahnbetrieb der Zukunft ermöglichen. So werden Kapazität, Qualität und Zuverlässigkeit des Bahnsystems substanziell erhöht. Mit dem Verband der Bahnindustrie und dem Eisenbahn-Bundesamt haben wir im Herbst 2020 ein »Schnellläuferprogramm« (SLP) für Stellwerkstechnik erarbeitet und im Markt platziert. Mithilfe des SLP pilotieren wir zusammen mit unseren Partnern aus der Industrie die digitale Stellwerkstechnik. Die Pilotierung ermöglicht es uns, Know-how für den bundesweiten Rollout zu sammeln und diesen damit zu beschleunigen. Insgesamt stehen für das SLP 500 Millionen Euro zur Verfügung – unter anderem für den frühzeitigen Ersatz bestehender Stellwerke und die beschleunigte Realisierung des Rollouts. Gemeinsam streben wir eine vollständige Ausrüstung des Schienennetzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik bereits bis 2035 an.

2020 konnten wir im Bereich Neu- und Ausbauprojekte wichtige Meilensteine realisieren und damit die Kapazität des Schienennetzes weiter steigern. Durch ein effektives Krisenmanagement konnte ein negativer Effekt der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben abgewendet werden. Mithilfe eines engen Monitorings und gezielter Gegensteuerungsmaßnahmen konnten auftretende Störungen gemeinsam mit den Auftragnehmern aus der Bauindustrie zügig aufgelöst werden, sodass keine Inbetriebnahmetermine verschoben werden mussten.

Mit dem MegaHub Lehrte haben wir 2020 eine wichtige Umschlagstelle in Betrieb genommen. Auf dem Gelände des MegaHub Lehrte begann nach rund zweijähriger Bauzeit am 15. Juni 2020 der Umschlag zwischen Zügen und Lkw. Seitdem werden in der Schnellumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Ladeeinheiten (Container und Sattelaufleger) umgeschlagen. Anstatt einzelne Wagen zu rangieren und Güterzüge neu zusammenzustellen, werden die Ladeeinheiten direkt umgehoben. Diese effiziente Arbeitsweise spart Zeit und Energie gegenüber dem Rangieren der Wagen und senkt zudem die Lärmbelastung.

Konnten wir in den vergangenen Jahren stets auf einen wachsenden Schienenmarkt zurückschauen, mussten wir im Jahr 2020 erstmals seit 2012 einen Rückgang der Betriebsleistung verzeichnen. Die erste Welle der Corona-Pandemie hat den Markt deutlich getroffen, sodass in 2020 rund 25 Millionen Trassenkilometer weniger auf unserem Netz nachgefragt wurden als noch im Vorjahr. Allen voran die temporären Verkehrsreduzierungen im SPNV, aber auch die Ausdünnung vor allem im internationalen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Im Schienengüterverkehr (SGV) waren die Verkehrsreduzierungen durch die konjunkturelle Schwäche der schienenaffinen Industrien bedingt.

*Um die aus den Verkehrsrückgängen resultierenden Auswirkungen der Corona-Pandemie für unsere Kund*innen und den gesamten Markt abzufedern, haben wir uns im Frühjahr 2020 dazu entschlossen, auf die Erhebung der Stornierungsentgelte in der Hochphase der ersten Welle zu verzichten. Somit haben wir in dieser angespannten Lage unseren Beitrag geleistet, die finanziellen Auswirkungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen etwas zu mindern. Die zweite Corona-Welle hat die Verkehrsleistung nicht mehr signifikant reduziert. In der zweiten Jahreshälfte 2020 konnte trotz weiterhin zu verzeichnender Folgen der Corona-Pandemie sogar Mehrverkehr auf die Schiene gebracht werden.*

Die DB Netz AG legt dazu auch weiterhin einen großen Schwerpunkt auf das Thema Kapazitätsmanagement und dabei vor allem auf das Thema »Fahren und Bauen«. Dies ist nötig, um einerseits dem wachsenden Anspruch »Fahren« und andererseits dem ebenfalls wachsenden Anspruch »Bauen« gerecht zu werden. Parallel fordert die Bundesnetzagentur auf Grundlage der EU-Gesetzgebung eine frühzeitigere Kundeneinbindung bei größeren Kapazitätseinschränkungen mehr als zwei Jahre vor Baubeginn. Dazu wurde die Bautaktkonzeption als vorgeschaltete verbindliche Prozessphase mit verbesserten IT-Werkzeugen aufgesetzt und in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen verankert. Geplante Infrastrukturmaßnahmen werden damit mehrjährig auf Korridore gebündelt und durch den Einsatz von auf Optimierungsmodelle gestützten Kapazitätsbewertungsmethoden geplant. Durch die frühzeitige Einbindung aller an Bau- und Instandhaltungsprozessen beteiligten Bereichen sowie der DB Station & Service AG in die Koordination wird damit eine umfassende und ganzheitliche Grundlage für die Anmeldung von Bauvorhaben in den folgenden Prozessphasen geschaffen. Diese Ansätze werden in den kommenden Jahren weiter ausgebaut.

*Auch im Betrieb stand im Jahr 2020 die Beherrschung der Corona-Pandemie im Vordergrund. Für die verlässliche Aufrechterhaltung der Verkehre rund um die Uhr wurden vielfältige Vorkehrungen getroffen und Maßnahmen umgesetzt, beispielsweise die Einführung eines Frühwarnsystems in betrieblich besonders relevanten Stellwerken, um erhöhte Krankenstände möglichst schnell zu erkennen. Die unternehmensinterne Aus- und Fortbildung im Betrieb erforderte es, neue Wege zu gehen. Mit der Einführung virtueller Klassenzimmer für die komplette theoretische Qualifizierung der Funktionsausbildung der Fahrdienstleiter*innen konnten mehr als 1.500 Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Hinzu kamen verschiedenste Qualifizierungsmaßnahmen für die Mitarbeitenden im Betrieb. Dank der kurzfristigen Beschaffung der erforderlichen Infrastruktur konnten wir die Trainingskonzepte erfolgreich umsetzen. Darüber hinaus haben wir den Schub der Digitalisierung genutzt und in den Regionen zukunftsweisende Lehranlagen für die Qualifizierung mit modernsten Simulationsanlagen aufgebaut. Diese stellen einen wichtigen Schritt in Richtung moderner Qualifizierungskonzepte wie des sogenannten*

Blended Learnings dar, das die Präsenzausbildung mit digitalem Lernen verbindet. Daneben wurden weitere Schutzmaßnahmen, wie beispielsweise die Nutzung von Luftreinigungsgeräten und CO₂-Messgeräten, umgesetzt, um einen möglichst hohen Schutz unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten.

Die vorgenannten Themen werden von rund 47.200 Mitarbeitenden (entspricht rund 45.900 Vollzeitpersonen) bei der DB Netz AG gestaltet. Im Jahr 2020 konnten wir durch zügige Anpassung an die Auswirkungen der Corona-Pandemie neben knapp 5.000 neuen Kolleg*innen auch 1.400 Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG begrüßen. Für das Jahr 2021 suchen wir rund 6.500 neue Kolleg*innen, davon rund 1.400 Nachwuchskräfte, mit denen wir gemeinsam unseren Beitrag für eine starke Schiene in Deutschland leisten.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben das Geschäftsjahr 2020 auch in finanzieller Hinsicht geprägt. Die Umsatzerlöse stiegen zwar leicht auf 5.979 Millionen Euro, blieben allerdings hinter unseren Erwartungen zurück. Im Ergebnis verzeichnen wir nach Steuern mit – 23 Millionen Euro ein leicht negatives Ergebnis. Ausschlaggebend hierfür waren Sondereffekte aus der Corona-Pandemie sowie aus einzelnen Großprojekten. Erfreulich ist, dass wir trotz des schwierigen Umfelds unser Investitionsprogramm zur Umsetzung der Strategie Starke Schiene plangemäß realisieren konnten. Insgesamt wurden Investitionen in Höhe von 8.467 Millionen Euro getätigt. Dies spiegelt unseren Anspruch wider, Investitionen für eine zuverlässige und attraktive Schiene zu tätigen, um die stärkere Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen.

Damit die Mobilitätswende gelingt, sind wir als DB Netz AG besonders gefordert. Wir setzen daher auch 2021 all unsere Anstrengungen darauf, das bestehende Schienennetz weiter zu stärken, die Kapazität auf Strecken und in Anlagen auszubauen und die Digitalisierung voranzubringen. So schaffen wir heute die notwendigen Voraussetzungen dafür, dass morgen mehr Züge fahren können. Die Grundlage dafür haben wir im vergangenen Jahr geschaffen. Nun gilt es, dranzubleiben. Deutschland und Europa benötigen ein starkes Netz für die Starke Schiene. Für die Umwelt, die Menschen und die Wirtschaft.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Lagebericht

- 8 > Überblick
- 10 > Rahmenbedingungen
- 16 > Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 19 > Nichtfinanzielle Kennzahlen
- 22 > Nachhaltigkeit
- 22 > Strategie
- 24 > Weitere Informationen
- 26 > Nachtragsbericht
- 27 > Chancen- und Risikobericht
- 28 > Prognosebericht

Überblick

UMGANG MIT DER CORONA-PANDEMIE

2020 war auch für die DB Netz AG wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Vor allem die Zahl der im Schienenverkehr beförderten Personen, aber auch die Menge der beförderten Güter, fiel durch die behördlichen Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, ein temporäres Herunterfahren von Industrieproduktion und von Handel und Dienstleistungen sowie eine allgemeine Mobilitätszurückhaltung deutlich hinter die der Vorjahre zurück. Die Auswirkungen der Pandemie werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 noch spürbar auf die DB Netz AG auswirken. Der Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) hält allerdings grundsätzlich an den mittel- und langfristigen Wachstumserwartungen für den Schienenverkehr und seinen eigenen, in der Strategie Starke Schiene hinterlegten Wachstumszielen fest.

Vereinbarung der DBAG mit ihrer Eigentümerin zum Umgang mit Corona-Schäden

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland (Bund), vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Krise auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen (vor allem Einsparungen im Personal- und Materialaufwand) zu kompensieren. Der Bund plant, zum Ausgleich von coronabedingten Schäden das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Die Maßnahmen stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Freigabe durch die Europäische Kommission. Aus dem Konjunkturpaket der Bundesregierung erhält die DB Regio AG Mittel aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Corona-Krisenmanagement

Das Corona-Krisenmanagement des DB-Konzerns begann im Januar 2020 in einem Arbeitsstab unter Leitung des Gesundheitsmanagements. Im Februar 2020 wurde die Arbeit in einem DB-konzernweiten Krisenstab Pandemie fortgesetzt. In den folgenden Monaten war der DB-Konzern dadurch in der Lage, die Vorgaben der Behörden schnell und strukturiert für Kund*innen und Mitarbeitende umzusetzen, effiziente Hygiene- und Sicherheitskonzepte zu entwickeln, zu kommunizieren und gleichzeitig einen stabilen Bahnbetrieb in Deutschland sicherzustellen.

In enger Abstimmung mit dem Krisenstab des DB-Konzerns beschließt der bei der DB Netz AG gebildete Arbeitsstab Pandemie umfangreiche Maßnahmen zum Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden und setzt diese um.

Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona«

Im März 2020 hat der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) die Vereinbarung »Gemeinsam gegen Corona« für den Systemverbund Bahn in Deutschland abgeschlossen. Darin verständigten sich die Tarifpartner auf weitreichende Unterstützung für Eltern im Zusammenhang mit Kita- und Schulschließungen und das Bekenntnis zu sicheren Arbeitsplätzen.

Bündnis für unsere Bahn

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das »Bündnis für unsere Bahn« unterzeichnet. Das Ziel ist es, die wirtschaftlichen und sozialen Folgen der Corona-Krise im DB-Konzern so zu bewältigen, dass an der Strategie Starke Schiene weiterhin festgehalten werden kann. Hierbei verpflichten sich alle Beteiligten, Teil einer gemeinsamen und solidarischen Lösung zu sein. Dieses Bündnis steht unter der Bedingung, dass die Tarifpartner (DB-Konzern, AGV MOVE und EVG) eine gemeinsame, tragfähige Lösung im Sinne der Gegensteuerung vereinbaren. Die Tarifverhandlungen mit der EVG wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört per 31. Dezember 2020 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter*innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter*innen sind. Die Anteilseignervertre-

ter*innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Delegiertenversammlung im Jahr 2020 nicht wie geplant stattfinden und die Arbeitnehmendenvertreter*innen wurden per Gerichtsbeschluss bestellt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2020 sieben Frauen an.

Hinsichtlich des Frauenanteils konnte die DB Netz AG zum Jahresende 2020 die Zielwerte erreichen beziehungsweise übertreffen.

	31.12.2019	31.12.2020		31.12.2024
	Ist	Ist	Ziel	Ziel
Frauenanteil (in %)				
Vorstand	16,7	16,7	16,7	33,3
Aufsichtsrat	30,0	35,0	30,0	35,0
Erste Führungsebene	8,3	10,7	8,3	17,6
Zweite Führungsebene	20,2	21,8	19,5	32,7

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Jahr 2019 eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist ab dem 1. Januar 2020 dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (ab dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den

vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau digitaler Stellwerke (DSTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

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

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

Das Ergebnis nach Steuern der DB Netz AG reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 425 Mio.€ auf –23 Mio.€ und blieb damit unter den Erwartungen. Grund hierfür waren neben den Belastungen aus der Corona-Pandemie die Zuführungen zu Rückstellungen aufgrund von Rückbaupflichtungen sowie Schadenersatzrisiken.

Rahmenbedingungen

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld auch für den öffentlichen Personenverkehr 2020 sehr herausfordernd. Die verordneten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Verbunden mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie war für viele Menschen in Deutschland eine zunehmende Unsicherheit über die eigene Beschäftigungssituation.

Die Entwicklung der deutschen Wirtschaft wurde 2020 vor allem durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Nach der ersten Pandemiewelle im ersten Halbjahr 2020, die mit weitreichenden Kontakteinschränkungen und einem erheblichen Herunterfahren wirtschaftlicher Tätigkeit und des öffentlichen Lebens verbunden war, erholte sich die Wirtschaft bis in den September 2020 hinein wieder spürbar. Die zweite Pandemiewelle ab Herbst 2020 verzögerte eine Rückkehr auf vorherige Wachstumspfade aber deutlich. Da die Gegenmaßnahmen gezielter waren als während der ersten Welle, wurde die Wirtschaft insgesamt weniger stark beeinträchtigt. Einzelne Branchen waren jedoch weiterhin massiv betroffen.

Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten verzeichnete Deutschland einen weniger starken, aber dennoch substanziellen coronabedingten Rückgang der Wirtschaftsleistung. Zwar wirkte sich in Deutschland die starke Abhängigkeit von der Auslandsnachfrage insbesondere im Bereich der Investitionsgüter negativ aus; Deutschland war aber aufgrund solider Staatsfinanzen besser als andere Länder gerüstet, um die negativen Folgen der Pandemie anteilig abzufedern. Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt.

Das Bruttoinlandsprodukt lag coronabedingt mehr als 5 % unter dem Vorjahreswert. Die Industrieproduktion (ohne Bauwirtschaft) ging um fast 12 %, der deutsche Außenhandel um über 9 % zurück.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist gleichzeitig Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen EVU zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung durch die mit sehr weitgehenden Befugnissen ausgestattete Regulierungsbehörde, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

2020 blieb die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau stabil.

Trassennachfrage durch Corona-Pandemie belastet

Das Absatzniveau der DB Netz AG in Deutschland lag für das Jahr 2020 bei 1.051 Mio. Trkm. Die Trassennachfrage entwickelte sich im Berichtsjahr leicht rückläufig und lag um –2,3 % unter dem Vorjahreswert von 1.076 Mio. Trkm.

Da im Schienenpersonenverkehr (SPV) trotz coronabedingt deutlich rückläufiger Nachfrage auch während strenger behördlicher Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie mindestens ein Grundangebot aufrechterhalten wurde, ist der Rückgang der Betriebsleistung auf dem Netz (in Trkm) prozentual geringer als der Rückgang der Verkehrsleistung der EVU (in Personen- beziehungsweise Tonnenkilometern).

Der Rückgang von –25 Mio. Trkm erfolgte über alle Verkehrsarten und ist auf die Auswirkungen der Corona-Pandemie zurückzuführen. Während im SPV die Auswirkungen zum Teil kompensiert werden konnten, fiel der Schienengüterverkehr (SGV) aufgrund der konjunkturellen Einbußen deutlich gegenüber dem Vorjahr zurück.

Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen DB-konzernexterne Kunden weiter Marktanteile hinzu, während die Nachfrage DB-konzerninterner Kunden, im Wesentlichen im SGV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV), zurückging. Die Trassennachfrage durch DB-konzernexterne Kunden lag im Berichtsjahr mit 385 Mio. Trkm um 17 Mio. Trkm (+5 %) über dem Vorjahreswert, dies entspricht rund 2 Prozentpunkten Wachstum beim Marktanteil.

Bedingt durch die Aufnahme neuer Linien im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Ausweitungen von bestellten Leistungen der Aufgabenträger im SPNV, ließ sich weiterhin ein grundsätzliches Wachstum der Nachfrage im SPV verzeichnen. Gegenüber dem Vorjahr führten die Verkehrseinstellungen infolge der Corona-Pandemie in Summe jedoch zu einem Rückgang der Trassennachfrage im SPFV um 5 Mio. Trkm und im SPNV um 4 Mio. Trkm. Die Verschiebung von Marktanteilen wirkt im SPNV zugunsten der DB-konzernexternen Kunden, sodass trotz der Corona-Pandemie der Absatz gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen ist (+23 Mio. Trkm). Im SGV fiel im Vergleich zum Vorjahr das Absatzniveau um 15 Mio. Trkm. Hiervon waren sowohl die DB-konzernexternen als auch die DB-konzerninternen Kunden betroffen, wobei ein Großteil auf die internen Kunden des DB-Konzerns entfällt (–11 Mio. Trkm).

Von der Gesamtnachfrage entfielen etwa 76 % auf den Personen- und etwa 24 % auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr lag damit unter der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose.

Schienenpersonenverkehr in Deutschland mit massiven Einbußen

Die Corona-Pandemie hatte 2020 gravierende Auswirkungen auf den zuletzt wachsenden deutschen Personenverkehrsmarkt: Kontakt- und Reisebeschränkungen führten zu einer drastischen Drosselung der Verkehrsnachfrage. Menschen bevorzugten, soweit sie überhaupt reisten, tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten daher ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Der SPV ging infolge eines coronabedingten Nachfragerückgangs nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen 2020 in einzelnen Wochen um bis zu 90 % zurück. Die Nachfrage erholte sich bis in den Sommer 2020 hinein, nahm im Herbst 2020 aber mit einem Anstieg der Infektionszahlen und weiteren Kontaktbeschränkungen wieder ab.

Der SPNV verzeichnete spürbare Verluste durch fehlende Privat- und Pendlerfahrten. Die Entwicklung fiel dabei regional stark unterschiedlich aus. Der SPFV startete 2020 unter anderem getrieben durch eine Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets zu Jahresbeginn 2020 sowie Angebots-erweiterungen mit substanziellen Zuwächsen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu erheblichen Einbrüchen

ab März 2020. Der zwischenzeitliche positive Nachfrageanstieg im Sommer 2020 wurde durch die Reisebeschränkungen der zweiten Corona-Welle wieder gestoppt. 2020 war damit insgesamt von stark rückläufiger Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen geprägt. FlixTrain setzte coronabedingt sein Angebot zwischen März und Juli 2020 sowie ab November 2020 aus.

Der Marktanteil des SPV war insgesamt deutlich rückläufig.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Die bereits 2019 deutlich werdende Abschwächung der Nachfrageentwicklung auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt setzte sich zum Jahresauftakt 2020 fort. Bereits vor den im März 2020 einsetzenden Corona-Maßnahmen war daher ein verkehrsträgerübergreifender Leistungsrückgang zu verzeichnen. In den Folgemonaten April und Mai 2020 waren Nachfrageeintrübe im zweistelligen Prozentbereich zu verzeichnen. In diesem Umfeld entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger je nach Branchenbedeutung sehr unterschiedlich. Im Spätsommer und Herbst 2020 zeigten sich leichte Erholungstendenzen, wobei aber die Unsicherheit bis zum Jahresende anhielt. Insgesamt war der deutsche Güterverkehrsmarkt infolge des massiven coronabedingten Nachfrageeintrübs von Überkapazitäten und einem spürbaren Preiswettbewerb gekennzeichnet.

Nachdem die Entwicklung des Straßengüterverkehrs 2019 bereits deutlich an Dynamik verloren hatte, zeigte sich 2020 wie bei den anderen Verkehrsträgern ein deutlicher Rückgang. Auch die Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt ging 2020 deutlich zurück. Neben dem coronabedingten Einbruch der Nachfrage wurde die Entwicklung zusätzlich durch niedrigerwasserbedingte Einschränkungen belastet. Nach den bereits leichten Rückgängen in den beiden Vorjahren hat sich die Entwicklung des SGV in Deutschland 2020 massiv verschlechtert. Ursächlich dafür waren die mit den Corona-Maßnahmen nochmals deutlich verschärfte Industrierezession, die damit einhergehende Verunsicherung sowie strukturelle Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende. Nachdem die DB-konzernexternen Bahnen 2019 noch einen moderaten Leistungszuwachs verzeichneten, konnte 2020 nach DB-konzerninternen Berechnungen dieses Leistungsniveau nicht mehr erreicht werden. Die gegenüber den Gesellschaften des DB-Konzerns aber erneut überdurchschnittliche Entwicklung ist unter anderem auf eine abweichende Güterstruktur zurückzuführen. So ist zum Beispiel der Einfluss der eingebrochenen Montanverkehre auf das Gesamtergebnis der DB-konzernexternen Bahnen nur halb so hoch.

POLITISCHES UMFELD

Konjunkturpaket der Bundesregierung

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

- > Für den Ausgleich von Schäden infolge der Corona-Pandemie ist vorgesehen, das Eigenkapital der DB AG zu stärken. Im Nachtragshaushalt 2020 wurden hierfür 5 Mrd. € vorgesehen, die im Rahmen des neuen Bundeshaushalts auf das Jahr 2021 übertragen wurden.
 - > Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgten die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2020 um 2,5 Mrd. € und die Möglichkeit, die EEG-Umlage auf 6,5 ct/kWh in 2021 beziehungsweise 6 ct/kWh in 2022 durch Ausgleichsleistungen zu senken.
 - > Zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs entlang der Schienenwege werden für die Jahre 2020 und 2021 zusätzliche Fördermittel für störteste GSM-R-Endgeräte in Höhe von 150 Mio. € bereitgestellt.
 - > Die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen wird für Sofortmaßnahmen in den Jahren 2020 und 2021 um insgesamt 160 Mio. € aufgestockt.
 - > Auch die Digitalisierung der Infrastruktur erhält zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021.
- Am 7. August 2020 ist die Bundesrahmenregelung ÖPNV von der Europäischen Kommission genehmigt worden. Damit kann sich der Bund am ÖPNV-Rettungsschirm mit 2,5 Mrd. € beteiligen. Die Länder wollen einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag leisten. Vereinbart ist, dass der anteilige Betrag, der der DB Regio zufließt, von der Berechnung zur Bemessung der Eigenkapitalerhöhung abgezogen wird.

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimaschutzprogramm 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bundesministerium der Finanzen (BMF) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die auszureichenden Mittel wurden anteilig im Bundeshaushalt 2021 berücksichtigt. Auch weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

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

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete zum 31. Dezember 2019. Die vereinbarten Ziele wurden für das Jahr 2019 erreicht. Der entsprechende Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht wurde zum 30. April 2020 an den Bund übergeben. Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der LuFV III fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren hat und am 14. Januar 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen.

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität

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

Masterplan Schienenverkehr und Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene

Am 30. Juni 2020 fand im BMVI der zweite Schienengipfel statt. Bundesminister Andreas Scheuer, der Beauftragte der Bundesregierung für den Schienenverkehr, Enak Ferlemann, sowie Vertreter der Bahnwirtschaft unterzeichneten einen Pakt zur Stärkung des Bahnsektors und stellten den Masterplan Schienenverkehr sowie den Zielfahrplan des Deutschland-Takts vor. Der Masterplan ist das Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene, in dem in den vergangenen zwei Jahren Vertreter des Ministeriums und der Branche in sechs Arbeitsgruppen die zentralen Herausforderungen für die Schiene untersucht

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

Beschleunigung von Verkehrsprojekten

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

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

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

Rechtsgrundlage für Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen

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

Änderungen im Eisenbahnregulierungsgesetz zu Trassen- und Stationspreisen im Schienenpersonennahverkehr

Der Bund hat rückwirkend zum 1. Januar 2020 die Regelung in § 37 Abs. 2 ERegG angepasst. Damit wird die Steigerung der Trassen- und Stationspreise im SPNV unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung der Regionalisierungsmittel auf 1,8 % pro Jahr fixiert.

Masterplan Schienengüterverkehr

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

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

Vollzug des nationalen Schienenlärmschutzgesetzes

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

Mobilfunkversorgung entlang der Schienenwege

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

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage

der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn diese regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gemäß § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Ende 2020 hat das Kammergericht Berlin dem EuGH Fragen zur Überprüfbarkeit regulierter Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts vorgelegt. Mit einer Entscheidung des EuGH ist nicht vor 2022 zu rechnen.

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2021

Aufgrund von Änderungen des Regionalisierungs- und des Eisenbahnregulierungsgesetzes waren für das Trassenpreissystem (TPS) 2021 zwei Entgeltgenehmigungsverfahren nötig. Initial hatte die BNetzA für das TPS 2021 eine Anhebung der Trassenentgelte im SPNV um 5,2 % bei gleichzeitiger Absenkung der Entgelte des SPFV um 5,6 % und der des SGV um 2,4 % gegenüber dem TPS 2020 genehmigt. Hintergrund für die deutliche Erhöhung der SPNV-Entgelte einerseits und die Absenkung im SGV und SPFV andererseits war die Änderung des RegG, die rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Die Gesetzesänderung führt zu einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel, die der Bund den Bundesländern zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stellt. Da die Entwicklung der Trassenentgelte im SPNV gemäß § 37 Abs. 2 ERegG an die Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel gekoppelt war, hatte die Anhebung der Mittel unmittelbare Auswirkungen auf die SPNV-Entgelte. Im Juni 2020 wurde diese Kopplung mit der Änderung des ERegG aufgehoben und die Preissteigerung im SPNV auf 1,8 % begrenzt. Die BNetzA hat daher ein Teilaufhebungsverfahren des Bescheides für das TPS 2021 eröffnet und die TPS-Entgelte 2021 am 21. September 2020 neu beschieden. Durch das Teilaufhebungsverfahren wurde der Preispfad von +2,4 % im SPFV und SGV sowie +1,8 % im SPNV genehmigt.

Unabhängig davon hat die BNetzA wie schon in ihren letztjährigen Beschlüssen die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des SPFV im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des SGV abgesenkt. Die DB Netz AG hatte in den Vorjahren jeweils gegen diese Entscheidung geklagt. Ein abschließendes rechtskräftiges Urteil aufgrund einer möglichen mehrinstanzlichen Entscheidung der genannten Streitsache wäre jedoch kurzfristig nicht zu erwarten. Die daher für eine nicht absehbare

Zeit fortbestehende rechtliche Unsicherheit birgt das Risiko, dass Investitionen im SGV zurückgestellt oder Wachstumschancen nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund hat sich die DB Netz AG dazu entschieden, die bestehenden Klageanträge zurückzuziehen und gegen die Änderung im Rahmen des TPS 2021 nicht erneut zu klagen.

BNetzA legt Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 fest

Im Rahmen der Anreizregulierung der Trassenpreise legte die BNetzA die Obergrenze der Gesamtkosten der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit Beschluss vom 25. März 2020 für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 auf rund 5,5 Mrd. € fest. Durch die Anerkennung der LuFV III als qualifizierte Regulierungsvereinbarung konnte die Obergrenze gegenüber dem Beschluss vom 22. Juli 2019 angehoben werden, da nun auch LuFV-induzierte Instandhaltungsaufwendungen berücksichtigt werden. Für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 hat die BNetzA mit Beschluss vom 6. Juli 2020 die Obergrenze der Gesamtkosten ebenfalls auf rund 5,5 Mrd. € festgelegt.

Anreizsystem von der BNetzA genehmigt

Bereits seit Juni 2019 gilt das Anreizsystem zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes im SPV. Mit dem Beschluss zum TPS 2021 vom März 2020 hat die BNetzA nun auch die Einführung im SGV mit Wirkung ab dem 13. Dezember 2020 genehmigt. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen werden unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig. Das Anreizsystem im SGV sieht ferner eine Differenzierung zwischen pünktlichkeitssensiblen und nicht pünktlichkeitssensiblen Verkehren vor. Die Einordnung ist durch die SGV-EVU bei ihrer Trassenbestellung kenntlich zu machen und wirkt sich auf die Höhe der Anreizentgelte beziehungsweise Schwellenwerte aus. Nachdem zwei SGV-EVU gegen die Anwendung des Anreizsystems geklagt hatten, hat das Oberverwaltungsgericht Münster im Dezember 2020 im vorläufigen Rechtsschutz bestätigt, dass kein Grund für ein vorläufiges Aussetzen des Anreizsystems besteht.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.979 Mio.€ und liegt damit um 42 Mio.€ (+1%) nur leicht über dem Vorjahreswert (5.937 Mio.€). Der Anstieg fiel aufgrund coronabedingter Umsatzausfälle bei den Trassenerlösen deutlich geringer aus als in den Vorjahren. Der gesunkenen Trassennachfrage wirkten insbesondere Preissteigerungen und eine höhere Nachfrage nach anderen Serviceeinrichtungen entgegen. Mit 87% (im Vorjahr: 88%) entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 5% (im Vorjahr: 4%) resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung sonstiger Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen. Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 1.929 Mio.€ (im Vorjahr: 1.794 Mio.€). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 32% (im Vorjahr: 30%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns liegt im Berichtsjahr bei 4.050 Mio.€ (im Vorjahr: 4.143 Mio.€).

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die anderen aktivierten Eigenleistungen haben sich maßgeblich aufgrund der weiter gestiegenen Bauprojektaktivitäten gegenüber dem Vorjahreswert um 152 Mio.€ auf 1.143 Mio.€ erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 447 Mio.€ um 147 Mio.€ unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 594 Mio.€). Ursächlich hierfür waren unter anderem geringere Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen, aus Schadenersatzansprüchen und Kostenerstattungen sowie aus Zuschüssen des Bundes.

Der Materialaufwand lag mit 2.236 Mio.€ um 243 Mio.€ über dem Vorjahreswert (1.993 Mio.€). Der Anstieg resultierte maßgeblich aus höheren Aufwendungen für die Instandhaltung der Schienennetzinfrastruktur.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und dem höheren Bestand an Mitarbeitenden um 5% beziehungsweise 141 Mio.€ auf 3.083 Mio.€.

Die Abschreibungen stiegen im Vergleich zum Vorjahreswert um 1% beziehungsweise 8 Mio.€ auf 756 Mio.€.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 112 Mio.€ auf 1.367 Mio.€ zu verzeichnen, im Wesentlichen aufgrund von gestiegenen Projektaufwendungen im IT-Bereich, höheren Zuschüssen für Anlagen Dritter und einer Rückstellungszuführung für Risiken aus Schadenersatzzahlungen.

Das Beteiligungsergebnis verringerte sich um 10 Mio.€ auf 6 Mio.€.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 24 Mio.€ auf –160 Mio.€, insbesondere aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus.

Das Ergebnis nach Steuern von –23 Mio.€ wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr liegt aufgrund der Corona-Pandemie unter unserer im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2020. Das Ergebnis nach Steuern ist stärker als erwartet gesunken. Ausschlaggebend hierfür waren neben geringeren Umsatzzuwächsen insbesondere Zuführungen zu Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen und Schadenersatzrisiken.

FINANZLAGE

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat im Berichtsjahr ein Update zu den Einschätzungen der DB AG veröffentlicht und die Langfrustrating-Einstufung der DB AG von »AA« auf »AA-« wegen aus Sicht von S&P coronabedingt veränderter Erwartungen für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des DB-Konzerns angepasst. Damit liegt die Einschätzung wieder auf dem Niveau von vor der letzten Anpassung im Herbst 2019. Gleichzeitig hat S&P eine Anpassung des Rating-Ausblicks von »stabil« auf »negativ« vorgenommen, die unter anderem aus aktuellen coronabedingten Unsicherheiten im Hinblick auf die Geschwindigkeit der Nachfrageerholung im Schienenverkehr sowie die Auswirkungen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds resultierte. Das Kurzfrustrating ist unverändert geblieben. Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2020 neben den langfristigen Konzerndarlehen zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.800 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2020 mit 1.324 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 834 Mio. € und lag damit um 141 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 1.089 Mio. € auf 8.411 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 1.230 Mio. € auf 7.577 Mio. €. Grund hierfür waren vor allem höhere erhaltene Baukostenzuschüsse sowie die Aufnahme langfristiger Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung. Per 31. Dezember 2020 verfügte die DB Netz AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln in Höhe von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 3 Mio. €).

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 8.467 Mio. € und lagen damit um 14 % über dem Vorjahreswert von 7.427 Mio. €. Unter Berücksichtigung konzerninterner Zugänge von 5 Mio. € ergeben sich Zugänge in das Anlagevermögen von insgesamt 8.472 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 7.434). Das Investitionsvolumen wurde sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz gesteigert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse und Nachaktivierungen, lagen im Berichtsjahr bei 1.350 Mio. € (im Vorjahr: 1.041 Mio. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert insbesondere aus dem Projekt Stuttgart 21.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 75 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.929 Mio. € und Investitionen in Brücken mit 996 Mio. €, in Leit- und Sicherungstechnik mit 828 Mio. € sowie in Tunnel mit 755 Mio. €.

Rund 25 % des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart—Augsburg mit 390 Mio. €, die Ausbaustrecken (ABS) Oldenburg—Wilhelmshaven mit 160 Mio. € und München—Lindau—Grenze D/A (ABS 48) mit 112 Mio. € sowie die Elektrifizierung der Strecke Ulm—Friedrichshafen—Lindau mit 115 Mio. €.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2020 auf 8.068 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 7.037 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.350 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 5 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

Der verbleibende Finanzbedarf konnte nicht vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden. Darüber hinaus wurden langfristige Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung aufgenommen.

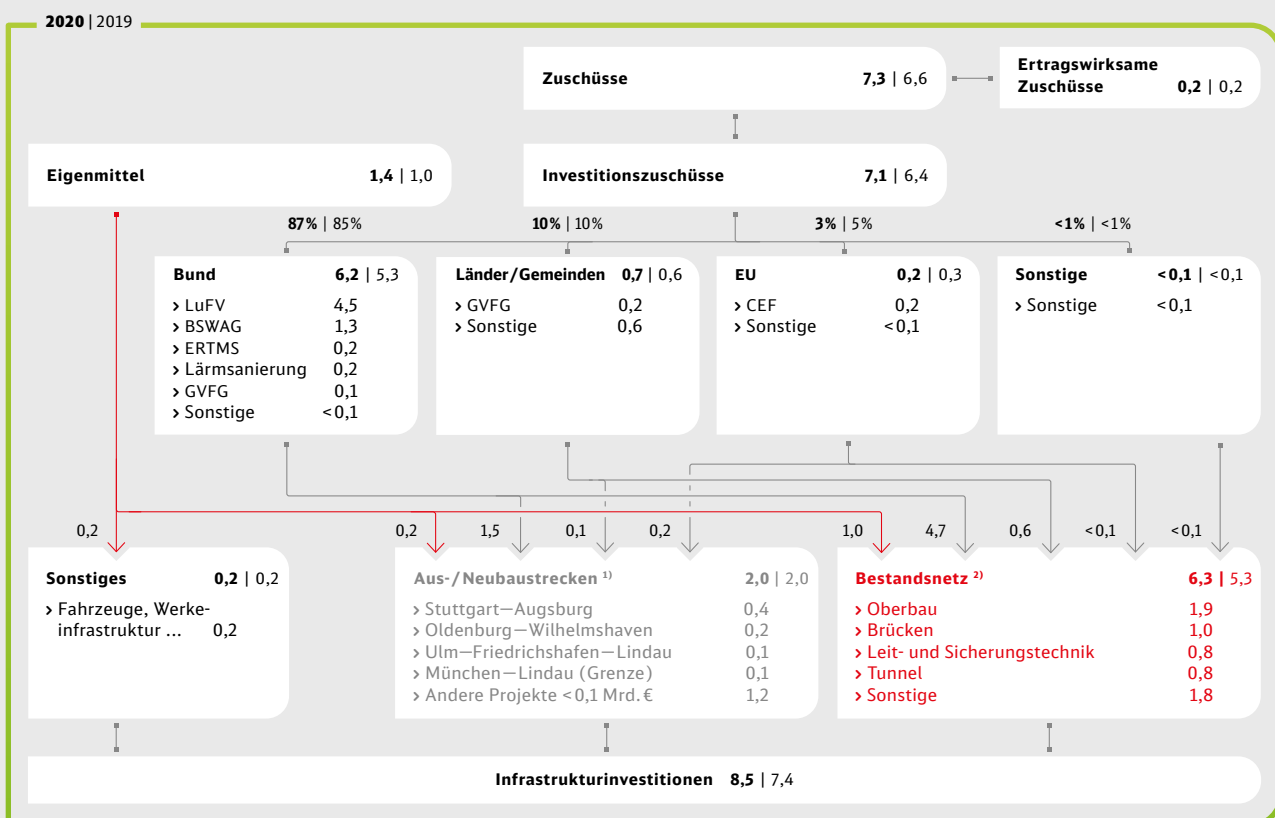
Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur aus. Durch zusätzliche Mittel aus dem Klimaschutzprogramm des Bundes erwarten wir aber einen ansteigenden Anteil an Bundesmitteln.

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE

Die DB Netz AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse in Höhe von 7.431 Mio. € (im Vorjahr: 6.522 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 7.117 Mio. € (im Vorjahr: 6.387 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die LuFV und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB Netz AG nach dem GVFG, dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie

zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS). Für Infrastrukturinvestitionen in die trans-europäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (TEN und Connecting Europe Facility [CEF]). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Netz AG in geringfügigem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [db.de/investitionen](https://www.db.de/investitionen)  verfügbar.

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen DB Netz AG in Mrd. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

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

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Vorjahresende um 498 Mio. € auf 21.052 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2020 auf 20.212 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2019: 19.635 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96 % (per 31. Dezember 2019: 96 %) und die Anlagendeckung bei 85 % (per 31. Dezember 2019: 82 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2020 auf 836 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2019: 914 Mio. €). Hier wirkte sich insbesondere die Ausgleichszahlung des Bundes für den Betrieb und Erhalt von höhengleichen Kreuzungen für die Jahre 2018 und 2019 aus. Der Anteil am Gesamtvermögen lag nahezu unverändert bei 4 % (per 31. Dezember 2019: 4 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten lagen mit 4 Mio. € leicht unter dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €).

Das Eigenkapital belief sich wie zum Vorjahresende unverändert auf 8.264 Mio. €. Die Eigenkapitalquote sank geringfügig auf 39 % (per 31. Dezember 2019: 40 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2020 an der Bilanzsumme einen Anteil von 43 % (per 31. Dezember 2019: 37 %). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 18 % (per 31. Dezember 2019: 22 %) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 963 Mio. € um 14 % über dem Vorjahresendwert. Wesentliche Veränderungen betrafen Rückstellungen für Baufeldfreimachungen sowie für Schadenersatzrisiken.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 607 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 765 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 9.862 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 8.953 Mio. €). Davon resultierten 9.462 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 8.552 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 400 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2020 auf 47 % (per 31. Dezember 2019: 44 %).

Bilanzstruktur (in % der Bilanzsumme)	31.12.2020	31.12.2019
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,0	95,5
Umlaufvermögen	4,0	4,5
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	39,2	40,2
Rückstellungen	4,6	4,1
Verbindlichkeiten	55,2	54,3
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	46,8	43,6
Rechnungsabgrenzungsposten	1,0	1,4
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.052	20.554

Nichtfinanzielle Kennzahlen

QUALITÄT

Pünktlichkeit deutlich verbessert

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz großer Herausforderungen (unter anderem umfangreiche Bauvolumen sowie hohe Temperaturen während der Sommermonate) deutlich verbessert werden. Die positive Entwicklung wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen und veränderte Rahmenbedingungen getrieben. Dazu gehört unter anderem das gut funktionierende Corona-Krisenmanagement in Verbindung mit einer Kapazitätsentspannung insbesondere auf hochbelasteten Infrastrukturabschnitten.

Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

Das seit 2018 im Vorstandsressort Infrastruktur des DB-Konzerns angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit agiert als geschäftsfeldübergreifende Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeits-Zielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeits-

relevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: PlanRadar und RisikoRadar Bau. Schwerpunktmäßig wurde 2020 die Entwicklung der Betriebsqualität während der ersten Welle der Corona-Pandemie untersucht. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Zudem wurde ein Monitoring von pünktlichkeitsrelevanten Infrastruktureinschränkungen auf vier zentralen Linienbündeln aufgesetzt: Durch aktive Steuerung konnten Fahrzeitpuffer entlang der wichtigsten Magistralen sichergestellt und Fahrzeitverluste signifikant reduziert werden. Das Jahr 2020 erforderte vor dem Hintergrund des steigenden Bauvolumens und coronabedingter Baudurchführungsrisiken zusätzliche Anstrengungen. Dank einer umsichtigen und verlässlichen Baustellenplanung sowie einer engen Begleitung durch das 2017 etablierte Lagezentrum Bau ist es gelungen, die baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur und somit die betrieblichen Restriktionen auf dem Niveau des Vorjahres zu stabilisieren.

DB-Konzern startet Projekt zur Entwicklung von Verbundprozessen

Im Rahmen der DB-Konzernstrategie Starke Schiene werden Verbundprozesse entwickelt, um eine übergreifende Prozesssteuerung unter Verantwortung eines Verbundprozess-eigners (VPE) zu ermöglichen. Im Oktober 2020 startete der Verbundprozess »Züge bereitstellen«, über den die Planmäßigkeit, Funktionalität und Vollständigkeit im gesamten SPV und hinsichtlich der Infrastrukturanlagen zukünftig gesteuert wird. Zum besseren Managen von Großstörungen, ausgelöst zum Beispiel durch schwere Stürme, wurde der Verbundprozess »Großstörungen managen« etabliert, der die Kund*innen- und Mitarbeitendeninformation sowie die Bewältigung der verkehrlich-betrieblichen Situation sicherstellt und nach jeder Großstörung Lessons Learned für die kontinuierliche Prozessverbesserung erarbeitet. Daraus resultiert zum Beispiel die Einführung der RIS-Großstörungsplattform, die die Texterstellung für die Kund*innen- und Mitarbeitendenkommunikation in verschiedensten Kanälen unterstützt und die Veröffentlichung der Texte automatisiert. Am Beispiel des Orkantiefs Sabine im ersten Quartal 2020 zeigte sich bereits, dass trotz erheblicher betrieblicher Auswirkungen die Störungsbewältigung von den Kund*innen und der Öffentlichkeit überwiegend positiv bewertet wurde. Das lag vor allem an der relativ kurzen betrieblichen Erholungszeit sowie an der frühzeitigen und umfassenden Kommunikation mit unseren Kund*innen. Beides wird durch den Verbundprozess koordiniert.

LEICHTE VERBESSERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Berichtsjahr stieg die Kundenzufriedenheit der DB Netz AG erneut leicht von 65 auf 66 Zufriedenheitsindex-(ZI-) Punkte und erreichte damit den Zielwert 2020. Die Kunden bewerteten insbesondere unsere Leistungen in den Bereichen Information, Servicekompetenz und Netzfahrplan positiv. Kritisch wurden weiterhin die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit gesehen.

MITARBEITENDE

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

Die Zahl der Mitarbeitenden der DB Netz AG hat sich von 44.506 auf 45.903 Mitarbeitende per 31. Dezember 2020 erhöht (+1.397 Mitarbeitende). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 36 % der Mitarbeitenden tätig sind. Weitere rund 33 % unserer Mitarbeitenden sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem hohen Durchschnittsalter von rund 44,4 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitenden ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar (Durchschnittsalter per 31. Dezember 2019: 44,9 Jahre). Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommen einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitenden eine entscheidende Bedeutung zu. Mit einem professionellen Rekrutierungs- und Bewerber*innenmanagement im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl neuer Mitarbeitender ist bei der DB Netz AG im Berichtsjahr auf dem hohen Niveau des Vorjahres: 4.982 Mitarbeitende haben neu begonnen, bei der DB Netz AG zu arbeiten, darin enthalten sind 800 Auszubildende/dual Studierende, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein

festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem entgegen stehen 3.585 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge (inklusive Abgängen in den erweiterten Personalbestand, zum Beispiel aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals) und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns.

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

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung arbeitet die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen zusammen. Aufgrund der coronabedingten Einschränkungen unterschieden sich im Berichtsjahr jedoch sowohl die genutzten Formate als auch deren Intensität gegenüber dem Vorjahr. Seit März 2020 wurde ausschließlich auf virtuelle Formate gesetzt, zum Beispiel virtuelle Schulbesuche und Vorträge sowie virtuelle Besichtigungen und Informationsformate für Eltern und Schüler. Aber auch virtuelle Messen und komplette virtuelle Bewerber*innentage, Expert*innenpanel und Barcamps sowie Live-Chats mit Führungskräften wurden gemeinsam mit dem Bereich Personalgewinnung verprobt und durchgeführt.

Rekrutierungsformate (zum Beispiel Vorstellungsgespräche, Auswahlverfahren) sowie das Pre- und Onboarding neuer Mitarbeitender wurden ebenfalls in kürzester Zeit erfolgreich virtualisiert.

Start für rund 1.410 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG

Im Herbst haben rund 1.265 Auszubildende und rund 145 dual Studierende ihre Ausbildung begonnen. Allein rund 740 Ausbildungsplätze davon wurden für angehende Fahrdienstleiter*innen angeboten. Insgesamt bewegten sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere, um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

Überblick über die Tarifentwicklung / -verhandlungen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem AGV MOVE das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu Zukunftsthemen. Mit dem Paket leisten die Tarifpartner einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren.

Um im Sinne der wirtschaftlichen Stabilität des Unternehmens und der sozialen Sicherheit für alle Mitarbeitenden eine zeitnahe Einigung auch mit der GDL zu erreichen, hat der DB-Konzern im Oktober 2020 ein Schlichtungsverfahren mit der GDL eingeleitet. Dieses ist im November 2020 mit einer Einigungsempfehlung beendet worden, die auch einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Schäden beinhaltet hätte. Während der DB-Konzern dem Einigungsvorschlag zustimmte, lehnte die GDL diesen ab. Entsprechende Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der GDL werden durch mit Auslaufen der Tarifverträge Ende Februar 2021 im Frühjahr 2021 erforderlich.

Mitarbeitendenzufriedenheit ist deutlich gestiegen

Im Herbst 2020 wurde die fünfte DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung durchgeführt.

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ist die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern auf einen aus unserer Sicht sehr erfreulichen Wert von 3,9 gestiegen. Bei der DB Netz AG ist der Mitarbeitendenzufriedenheitsindex ebenfalls mit 3,9 um 0,2 Punkte höher im Vergleich zu 2018.

Insgesamt haben sich bei der DB Netz AG 28.062 Mitarbeitende bei der Mitarbeitendenbefragung beteiligt. Das entspricht 56 % der Mitarbeitenden.

Nachhaltigkeit

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns.

Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die seit Juni 2019 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird.

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

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

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

Strategie

Im Jahr 2019 wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns Starke Schiene vorgestellt. Mit der 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 fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100 % Grünstrom. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- > Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- > Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Netz AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- > Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - > Im SPfV soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
 - > Im ÖPNV will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
 - > Im deutschen SGV soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 % im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des SGV in Deutschland soll sich auf 25 % erhöhen.
 - > Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30 % mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern unternimmt, wird am Beitrag zur Starken Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. 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.

STRATEGIE »DAS STARKE NETZ« DER DB NETZ AG

Die Infrastruktur ist der Wachstumsmotor des Eisenbahnverkehrs. Somit ist die DB Netz AG zentraler Akteur im Systemverbund Bahn und teilt die gemeinsame Vision: »Deutschland braucht eine Starke Schiene«. Um diese zu erreichen, wurden für die DB Netz AG die Strategie »Das Starke Netz« sowie eine Mission abgeleitet: Die DB Netz AG ist der kundenorientierte Kapazitätsmanager für einen sicheren Eisenbahnbetrieb sowie eine zukunftsorientierte und leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der gesamten Linienorganisation, die auf die Starke Schiene und das Starke Netz ausgerichtet wurde. So kann die DB Netz AG ihre Position als Wachstumsmotor des Schienenverkehrs einnehmen und als Organisation leistungsfähiger, verlässlicher, digitaler und größer werden. Hierzu arbeitet die DB Netz AG im Einklang mit den DB-Konzernzielen insbesondere daran, den Schienenverkehr von morgen robuster zu machen und die Kapazität der Infrastruktur nachhaltig zu steigern. Denn nur auf mehr Trassen kann auch mehr Verkehr rollen.

Zur Erreichung der Wachstumsziele in hoher betrieblicher Qualität arbeitet die DB Netz AG unter anderem an vier großen Themen, die eng miteinander verknüpft sind:

- > dem Neu- und Ausbau der Infrastruktur,
- > der Umsetzung der DSD,
- > dem Integrierten Kapazitätsmanagement Netz sowie
- > der Qualität des Bestandsnetzes.

Vor allem der Neu- und Ausbau und die Digitalisierung der Schiene werden jedoch erst langfristig spürbare Auswirkungen auf die Qualität und Kapazität im Netz haben. Konkretes Ziel ist es, die Betriebsleistung langfristig um bis zu 30 % zu steigern.

Um dieses Kapazitätsziel zu erreichen, wird unter anderem der Ausbau der Infrastruktur durch die Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten vorangetrieben und gezielt durch Maßnahmen der Projektbeschleunigung, wie Building Information Modeling (BIM), forciert. Das Projekt Netzkonzepktion 2040 gibt hierfür Aufschluss über Nachfrageentwicklungen und ermöglicht den Ausbau der perspektivisch überlasteten Strecken auf Korridoren und in Verkehrsknoten.

Mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung soll bis 2035 der flächendeckende Rollout digitaler Stellwerke und der European Train-Control-System-(ETCS-)Technologie für das deutsche Schienennetz erfolgen. Auch die Digitalisierung des Bahnbetriebs soll langfristig für mehr Leistung, mehr Effizienz und mehr Qualität sorgen.

Das Starke Netz beinhaltet aber auch einen Kulturwandel. Die DB Netz AG wandelt sich vom Infrastrukturmanager hin zum Kapazitätsmanager. Im Rahmen des Integrierten Kapazitätsmanagements Netz wird daher eine neue Steuerungsphilosophie etabliert, um Angebot und Nachfrage vor allem in den hoch nachgefragten Netzteilen bestmöglich in Einklang zu bringen.

Von Bedeutung ist darüber hinaus die Qualität des Bestandsnetzes. Um neben der Robustheit auch die Kapazität und die Pünktlichkeit weiter zu erhöhen, werden diverse Maßnahmen vorangetrieben. Hierfür wurde am 14. Januar 2020 die LuFV III mit dem Bund für Ersatzinvestitionen unterzeichnet. Damit stehen im Zeitraum 2020 bis 2029 erhebliche Finanzmittel zur Verfügung, um die Erneuerung des Bestandsnetzes voranzutreiben. Das Integrierte Kapazitätsmanagement gewährleistet dabei die Kundenorientierung notwendiger Baumaßnahmen.

Um all diese Themen effektiv umzusetzen, bedarf es auch der entsprechend qualifizierten Mitarbeitenden. Sie sind auch in Zukunft das Rückgrat des Starken Netzes. Element der Dachstrategie ist es deshalb auch in den nächsten Jahren, DB-konzernweit 100.000 neue Mitarbeitende einzustellen, davon rund 20 % bei der DB Netz AG. So konnte die DB Netz AG im Berichtsjahr rund 5.000 neue Kolleg*innen rekrutieren, darüber hinaus wurden 1.410 Nachwuchskräfte für eine Ausbildung oder ein duales Studium gewonnen. Das Ziel der DB Netz AG bleibt weiterhin, rund 4.000 neue Mitarbeitende pro Jahr in den nächsten Jahren an Bord zu nehmen, zu qualifizieren und langfristig zu binden. Um dies zu erreichen, wird der Wissenstransfer – auch mithilfe der Digitalisierung – sowie die Deckung des Personalbedarfs in demografisch angespannten Bereichen nachhaltig gestaltet.

Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein weiterer Schwerpunkt auf stabilen Prozessen. Hierfür wurde im Berichtsjahr in der DB Netz AG erfolgreich ein Ende-zu-Ende-Prozessmodell etabliert. Beginnend von der Abgrenzung der Vorstandsressorts bis zur Arbeit in den Regionen ist dies das Fundament für die Umsetzung einer prozess- und kund*innenorientierten Aufbauorganisation. Mit der Reorganisation zum 1. Oktober 2020 sind alle Leistungs- und Unterstützungsprozesse an Kund*innen ausgerichtet. Der Ende-zu-Ende-Prozess

ist auch die Grundlage für die Einführung von Lean-Management bei der DB Netz AG, denn Lean bedeutet, Arbeitsabläufe zu hinterfragen und auf Themen zu verzichten, die nicht notwendig sind, um unsere Kund*innen sicher, pünktlich und preisgünstig ans Ziel zu bringen.

STRATEGISCHE WEICHENSTELLUNGEN 2020

Wie auch im Vorjahr haben die gesellschaftspolitischen Entwicklungen im Berichtsjahr dem DB-Konzern, und hierbei insbesondere der DB Netz AG, viel Rückenwind gebracht. So haben Bund und DB-Konzern Anfang des Berichtsjahres unter anderem eine gemeinsame Absichtserklärung zur Stärkung der Schiene und zur Erreichung der Klimaschutzziele unterzeichnet. Das Klimaschutzpaket 2030 leistet dabei einen

Beitrag zur Finanzierung des Wachstums der Schiene sowie zur Realisierung von klimafreundlichen und unternehmerisch sinnvollen Maßnahmen. Im Rahmen der konjunkturellen Unterstützungsmaßnahmen in der Corona-Pandemie bringen der DB Netz AG darüber hinaus auch weitere Programme wie das Schnellläuferprogramm (Vorziehen von Investitionen in die digitale Schieneninfrastruktur der Zukunft) zusätzliche Mittel für die Modernisierung, den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes. Zusammen mit der in Kraft getretenen LuFV III ergeben diese Förderungen den finanziellen Rahmen, um auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die strategischen Ziele zu erreichen. Zur inhaltlichen Ausgestaltung dieser Ziele wurde die Strategie Das Starke Netz für alle Ressorts der DB Netz AG operationalisiert und ein gemeinsamer Weg gezeichnet.

Weitere Informationen

REORGANISATION DB NETZ AG

Innerhalb der DB Netz AG ist im Oktober 2020 die Prozessorientierte Organisation 2020 (PRO2020) zur Untermauerung der Vision »Das starke Netz« in Kraft getreten. Die Neuorganisation zielt darauf ab, das erwartete Wachstum im Schienenverkehr zu ermöglichen, wozu sich die DB Netz AG noch stärker auf ihre Kunden konzentriert, die Abläufe entlang einer Ende-zu-Ende-Prozesslogik organisiert und weitere Standards netzweit etabliert. Das Fern- und Ballungsnetz und die Regionalnetze wurden integriert. Die DB Netz AG umfasst nun sieben Regionen (vormals Regionalbereiche) und 34 Netze (vormals Produktionsdurchführungen). Im Zuge der Neuorganisation wurde das Ressort »Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement« eingerichtet, das die Durchführung eines sicheren Zugbetriebs verantwortet und dabei insbesondere erwartete Nachfragesteigerungen bei weiter steigender Kapazitätsauslastung als zentrale Herausforderung bewältigen soll. Durch die Bündelung von Betrieb und Fahrplan in einem Ressort wird die Basis für ein effektives Kapazitätsmanagement gelegt. Das Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement liefert mit der Bereitstellung einer funktionstüchtigen Infrastruktur und der Integration von Fern- und Ballungsnetz und Regionalnetzen die Grundlage für gesteigerte Qualität und Pünktlichkeit bei gleichzeitiger Berücksichtigung von Kundenfokus und Kosteneffizienz.

Für die kundenorientierte Durchführung von Baumaßnahmen wurden die Bauaktivitäten aus Bestandsprojekten sowie Aus- und Neubauprojekten im Ressort Infrastrukturplanung und -projekte gebündelt. Dieses Ressort schafft damit die Voraussetzung für eine bessere Koordination der Bauabläufe. Für die Kunden unterstützt PRO2020 somit die Erreichung der Pünktlichkeitsziele und ermöglicht ein reibungsloses Fahren und Bauen mit dem Ziel einer hohen Kundenzufriedenheit. Mittel- bis langfristig unterstützt die Neuorganisation der DB Netz AG systematisch die DB-Konzernstrategie Starke Schiene. Indem die DB Netz AG leistungsfähiger, verlässlicher, digitaler und größer werden soll, legt sie die Basis für die Dachstrategie Starke Schiene.

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Ende 2016 wurde zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Ende August/Anfang September 2020 gingen die Duplikaten der Projektpartner ein. Die Stellungnahme der DB AG zu den Duplikaten wird dem Verwaltungsgericht bis Ende Februar 2021 vorgelegt. Die DB AG geht davon aus, dass ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart nicht vor dem zweiten Quartal 2021 stattfindet.

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.

STARTERPAKET DER DIGITALEN SCHIENE DEUTSCHLAND

Im Rahmen des Programms DSD wurde 2020 mit der Umstellung auf das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS und DSTW begonnen. Im Rahmen des sogenannten Starterpakets ist der Rollout von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart, der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien–Mittelmeer gestartet. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zug- und Stellwerkstechnologie bekommen. Zur Beschleunigung des Rollouts von DSTW stellt der Bund für ein sogenanntes Schnellläuferprogramm zusätzliche Mittel in Höhe von 500 Mio. € bis Ende 2021 zur Verfügung. Im Rahmen dieses Programms werden neue Prozesse und Technologien für die Flächenausrüstung des Netzes mit DSTW entwickelt und erprobt.

Auch bei der Digitalisierung des Bahnsystems wurden wichtige Meilensteine erreicht. Im Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg fahren die Züge teilautomatisch auf Basis von ETCS zusammen mit konventionellen Zügen auf der 23 km langen Strecke Berliner Tor–Bergedorf–Aumühle. Neben der hochautomatischen Fahrt, die für den Fahrgastbetrieb vom EBA erstmals 2021 in Deutschland zugelassen werden soll, wurde im Bahnhof Bergedorf die vollautomatische Rangierfahrt demonstriert. Mit dem Pilotprojekt Digitale S-Bahn Hamburg werden somit wichtige Grundlagen für alle folgenden Projekte des hochautomatischen Bahnbetriebs geschaffen. Im Projekt Sensors4Rail wurde begonnen, ein weiteres Fahrzeug der S-Bahn Hamburg mit modernster Sensortechnik und einer hochauflösenden digitalen Karte auszustatten. Dadurch kann das Fahrzeug seine Umgebung wahrnehmen und sich präzise und kontinuierlich in Echtzeit orientieren. Diese Funktionen stellen weitere wichtige Schritte zu höheren Automatisierungsgraden des Bahnbetriebs dar.

DIGITALES PLANEN UND BAUEN

Das BIM ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Die DB Netz AG hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Der Bund hat zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methode grundsätzlich zuwendungunschädlich ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Bei der DB Engineering & Consulting (DB E&C) sind seit Frühjahr 2020 alle 16 Planungsstandorte im Inland sowie die Design Center in Bukarest/Rumänien und Bangalore/Indien mit speziellen Workspaces (BIM Labs) ausgestattet; DB E&C wendet BIM aktuell in rund 230 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an, 150 davon sind in 2020 neu gestartet.

LÄRMABHÄNGIGES TRASSENPREISSYSTEM

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sah in 2020 einen Zuschlag für laute Güterzüge von 7% auf den regulären Trassenpreis vor. Güterzüge, die zu mindestens 90% aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. 2020 gingen für das Vorjahr im LaTPS insgesamt 72.991 Anträge zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen ein und wurden positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge rund 12,7 Mio. € als Bonus an die EVU ausgezahlt. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erfolgsneutral. Ende 2020 ist das LaTPS plangemäß, nach einer Laufzeit von acht Jahren, ausgelaufen. Der LaTPS-Bonus für Sachverhalte aus dem letzten Programmjahr 2020 wird im September 2021 an beantragende EVU ausgezahlt. Seit dem 13. Dezember 2020 wird das Schienenlärmschutzgesetz umgesetzt, wonach der Betrieb von Güterzügen und Personenzügen, in die ein oder mehrere laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz grundsätzlich verboten ist.

SCHLICHTUNGSVERFAHREN TUNNEL RASTATT

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potenzieller Schadensursachen weiter an.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

Von 2020 bis 2030 werden voraussichtlich rund 170 Mrd. € in die Infrastruktur des DB-Konzerns investiert. Ein Großteil davon entfällt auf die LuFV und den Bedarfsplan. Darüber hinaus werden auch im Rahmen des Klimaschutzprogramms, der DSD, des GVFG, der Strukturstärkung für Kohleregionen oder mit Bezug auf Lärmschutz und die Instandhaltung weitere Maßnahmen umgesetzt.

Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben konnte 2020 durch ein effektives Krisenmanagement gering gehalten werden. Durch ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen konnten auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie zügig aufgelöst werden, sodass keine Inbetriebnahmetermine verschoben werden mussten.

2020 flossen mehr als 12 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel von 5,5 Mrd. € sowie 2,6 Mrd. € für die Instandhaltung. Außerdem befanden sich 171 Großprojekte in Planung und Bau. Weitere 57 Baubeginne wurden realisiert. Für Großprojekte wurden rund 2,3 Mrd. € investiert.

GRÖßERE INBETRIEBNAHMEN IM JAHR 2020

MegaHub Lehrte

Auf dem Gelände des MegaHub Lehrte begann nach rund zweijähriger Bauzeit am 15. Juni 2020 der Umschlag zwischen Zügen und Lkw. Seitdem werden in der Schnellumschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Ladeeinheiten (Container und Sattelaufleger) umgeschlagen. Anstatt einzelne Wagen zu rangieren und Güterzüge neu zusammenzustellen, werden die Ladeeinheiten direkt umgehoben. Diese effiziente Arbeitsweise spart Zeit und Energie gegenüber dem Rangieren der Wagen und senkt zudem die Lärmbelastung.

ABS 48 München—Lindau

2020 konzentrierten sich die Bauarbeiten auf den zweigleisigen Streckenabschnitt Weißensberg—Lindau und die Fertigstellung der elektrotechnischen Anlagen zur Bahnstromversorgung sowie der aktiven Schallschutzmaßnahmen und übrigen Ausrüstungsgewerke. Die Einschaltung / Inbetriebsetzung der Oberleitung erfolgte am 1. September 2020. Der Inbetriebnahmetermin am 13. Dezember 2020 wurde erreicht.

ETCS auf Teilabschnitt der Strecke Berlin—Dresden

Im Dezember 2020 erfolgte auf der Strecke Berlin—Dresden die Inbetriebnahme mit ETCS auf einem Teilabschnitt von rund 70 km. Nach geplanter Inbetriebnahme der Dresdner Bahn Ende 2025 sowie der zweiten Baustufe der ABS Berlin—Dresden Ende 2028 wird eine Zielfahrzeit zwischen den Hauptbahnhöfen Berlin und Dresden von 80 Minuten erreicht.

Neues ESTW im Knoten Köthen

Im April 2020 wurden neue elektronische Stellwerke (ESTW) in Köthen und Stumsdorf in Betrieb genommen. Zudem erhielten der Bahnhof Köthen und der Streckenabschnitt Köthen—Zöberitz auch neu gebaute Anlagen wie Gleise, Weichen und Oberleitungen. DB-Konzern und Bund investierten für diese Maßnahmen rund 120 Mio. €.

ABS Leipzig—Dresden (VDE 9)

Im Mai 2020 erfolgte nach gut zweijähriger Bauzeit die Inbetriebnahme der Kurve Dresden—Elsterwerda—Kötzschenbroda. Dabei wurde der Bahndamm erneuert, eine neue Eisenbahnüberführung errichtet, ein Kreuzungsbauwerk mit neuem Überbau versehen sowie moderne Leit- und Sicherungstechnik inklusive neuen ESTWs errichtet.

Nachtragsbericht

VERLÄNGERUNG DER CORONA-MASSNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlän-

gern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf die DB Netz AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

Chancen- und Risikobericht

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

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

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

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

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

- > **Produktion und Technik:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

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

- > **Absatzmarktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- > **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Netz AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.
- > **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- > **Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine LuFV III abgeschlossen. Die LuFV III ist am 14. Januar 2020 rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten und ermöglicht Planungssicherheit für die Finanzierung über eine Laufzeit von zehn Jahren.

Bestandteil der LuFV III ist die Refinanzierung der Infrastrukturgesellschaften in Höhe der von der DB AG an den Bund abgeführten Dividende. Über die Auswirkungen der durch die Corona-Pandemie ausfallenden Dividende auf die Infrastrukturfinanzierung wird derzeit mit dem Bund beraten. Hieraus können sich unter Umständen Risiken auf die Finanzierung und die Umsetzung des Investitionsprogramms und darauf folgend die Einhaltung der Qualitätskennzahlen ergeben.

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

- > **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- > **IT-/Telekommunikations-/Cyberrisiken:** Diese können sich zum Beispiel durch unzureichendes IT-Management ergeben, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
- > **Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:**
 - > Risiken aus den Auswirkungen des weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Trassennachfrage.
 - > Personalaufwandsrisiken, unter anderem durch demografischen Wandel sowie hohe Tarifabschlüsse.
 - > Beschaffungs-/Energemarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
 - > Rechtliche und vertragliche Risiken: Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG für die Entwicklung im Folgejahr in Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung sowie Produktion/Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition vorwiegend in der Kategorie Produktion/Technik, insbesondere aufgrund höherer Risiken im Zusammenhang mit der Instandhaltung des Schienennetzes sowie darüber hinaus aufgrund der nicht abschließend beurteilbaren Risiken im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, spürbar erhöht. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

Die Entwicklung der Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurde 2020 erheblich negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2021 erwarten wir noch spürbare coronabedingte Belastungen.

Insgesamt gehen wir für die Entwicklung im Jahr 2021 allerdings von einem rückläufigen Infektionsgeschehen und einer wieder stärkeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aus.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der deutschen Wirtschaft erwartet. Das Bruttoinlandsprodukt sollte deutlich wachsen. Die negativen Effekte aus dem Berichtsjahr werden 2021 aber voraussichtlich nicht vollständig kompensiert werden. Weitere Belastungen ergeben sich vor allem aus möglichen von den USA ausgehenden Handelskonflikten, geopolitischen Konflikten sowie weiterhin bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Folgen des Brexits. Zudem hat sich die deutsche Staatsverschuldung 2020 coronabedingt deutlich erhöht, sodass die finanzielle Handlungsfähigkeit des Staates künftig eingeschränkt sein könnte.

Wir erwarten, dass sich Unternehmen in der Folge bei Investitionen weiterhin zurückhalten, was die weiteren Aussichten auf das Wirtschaftswachstum belastet. Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von dieser Entwicklung betroffen sein.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Insgesamt wird 2021 wieder eine positive Entwicklung der Trassennachfrage erwartet. Neben Effekten aus der Erholung nach den coronabedingten Nachfragerückgängen im Berichtsjahr sollten die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im SPNV sowie Angebotsausweitungen im SPNV zu einem steigenden Absatzniveau führen. Auch für den SGV erwarten wir ein Mengenwachstum.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Wir erwarten 2021 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland weiterhin eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG IM GESCHÄFTSJAHRE 2021

Neben der Fortführung zentraler Projekte aus den Vorjahren wurden zusätzliche Projekte initiiert, die auch im Jahr 2021 den angestrebten Wandel hin zum Kapazitätsmanager vorantreiben. Durch den Abschluss des Projekts Netzkonzepion 2040 wird im Geschäftsjahr 2021 die zentrale Grundlage für die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur geschaffen. Das tragfähige Zielnetz 2040 und die Umsetzungsstufen auf dem Weg dorthin ermöglichen einen kapazitätsoptimierten Ausbau der Infrastruktur.

Auch die Themen Kunde und Kapazität bleiben im Fokus der DB Netz AG. Durch eine weitere Etablierung von Maßnahmen des Kapazitätsmanagements Netz kann ein Beitrag zur positiven Pünktlichkeitsentwicklung geleistet, aber auch potenziell Mehrverkehre ermöglicht werden. Für die nächsten Jahre gibt es entsprechende Qualitäts- und Kapazitätsziele, die mithilfe von kapazitätswirksamen Maßnahmen erreicht werden sollen. Zur überregionalen Optimierung und Effizienzsteigerung der eigengenutzten Kapazität wird auch weiterhin die Bündelung von Baumaßnahmen und deren Zuweisung in sogenannte Bautakte fokussiert. Einschränkungen durch Baumaßnahmen werden damit zum einen reduziert und zum anderen durch Maßnahmen der Baukommunikation transparenter für Kunden und Partner kommuniziert. Gerade auch durch die Verankerung der Ende-zu-Ende-Prozesslandkarte sowie der Lean-Exzellenz-Organisation wird die unternehmerische Tatkraft gestärkt und der Kunde in den Mittelpunkt des täglichen Handelns gerückt.

Unabhängig von der Unsicherheit aufgrund der Corona-Pandemie werden insbesondere die Digitalisierung des Bahnbetriebs, die zustandsbasierte, prädiktive Instandhaltung und der Ausbau von Lichtwellenleitern die Robustheit und Zukunftsfähigkeit des Systems Bahn insgesamt langfristig erhöhen. Dadurch kann die DB Netz AG auch in der Zukunft am grundsätzlichen Wachstum der Verkehrsmärkte nach der Pandemie partizipieren und mehr Verkehr auf die Schiene verlagern.

Im Geschäftsjahr 2021 gehen wir trotz der bestehenden Unsicherheiten durch die Corona-Pandemie von einer leicht steigenden Leistungsnachfrage und einem leichten Anstieg bei den Umsatzerlösen im Vergleich zum Berichtsjahr aus. Aufgrund des Wegfalls von negativen Sondereffekten erwarten wir gegenüber dem Berichtsjahr für das Jahr 2021 eine deutliche Ergebnisverbesserung.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Wiederverwertung von Schotter und Betonschwellen

2020 wurden rund 1,5 Mio. t Schotter vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell bearbeitet, rund 0,7 Mio. t wurden aufbereitet und direkt wieder eingebaut. Damit werden die Mengen an Neuschotter sowie der damit verbundene Transportaufwand und die Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. Das restliche Material wird in externen zertifizierten Entsorgungsanlagen größtenteils wieder zu Recyclingschotter oder als Splitt beziehungsweise Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. 2020 haben wir rund 3,2 Mio. t Schotter eingesetzt, davon 500.000 t Recyclingschotter.



Jahres- abschluss

- 32 > Gewinn- und Verlustrechnung
- 32 > Bilanz
- 33 > Kapitalflussrechnung
- 34 > Entwicklung des Anlagevermögens
- 35 > Anhang
- 44 > Anteilsbesitzliste
- 45 > Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(15)	5.979	5.937
Bestandsveränderungen		4	- 14
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	1.143	991
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	447	594
Materialaufwand	(18)	- 2.236	- 1.993
Personalaufwand	(19)	- 3.083	- 2.942
Abschreibungen		- 756	- 748
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 1.367	- 1.255
Beteiligungsergebnis	(21)	6	16
Zinsergebnis	(22)	- 160	- 184
Ergebnis nach Steuern		- 23	402
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	23	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-	- 402
Jahresergebnis		0	0

Bilanz

AKTIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		159	146
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		11.938	12.041
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		332	312
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		8.938	9.077
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		3.906	3.999
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		7	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		91	87
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		575	563
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		3.530	2.793
		20.047	19.483
III. Finanzanlagen		6	6
		20.212	19.635
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	221	209
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	612	702
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3	3
		836	914
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	4	5
		21.052	20.554

PASSIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	7.479	7.479
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		8.264	8.264
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	963	849
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.620	11.153
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	205	288
		21.052	20.554

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern)		- 23	402
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		743	721
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		7	2
Cashflow		727	1.125
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Finanzierungstätigkeit)		111	59
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		- 95	- 19
Zahlungsunwirksame Erträge (-) / Aufwendungen (+) im Beteiligungsergebnis		- 6	- 16
Zu-/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 4	- 129
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 81	- 202
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		22	- 27
Zinsaufwendungen / Zinserträge		160	184
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		834	975
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		41	87
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 45	- 36
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 8.422	- 7.388
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	- 5
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 4	- 1
Erhaltene Zinsen		3	7
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		16	14
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 8.411	- 7.322
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 159	- 174
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-	-
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling		19	347
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		7.428	6.520
Rückzahlungen von Zuschüssen		- 30	- 76
Gezahlte Zinsen		- 156	- 185
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		- 402	- 509
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		878	424
Ein-/Auszahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		- 1	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		7.577	6.347
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		3	3
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	3	3

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2020	Zugänge	Zu- schüsse	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Vortrag per 01.01. 2020	Ab- schrei- bungen	Umbu- chungen	Zu- schrei- bungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2019
in Mio. €														
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	79	30	-	-10	-	99	-6	-10	-	-	-	-16	83	73
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	57	28	-	-35	-	50	-	-	-	-	-	-	50	40
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	434	15	-1	10	0	458	-361	-21	0	-	0	-382	76	73
	513	45	-1	0	0	557	-367	-31	0	-	0	-398	159	146
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.195	31	-	0	-21	3.205	-543	0	-	-	6	-537	2.668	2.652
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	657	30	-18	30	-6	693	-345	-20	0	-	4	-361	332	312
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.416	860	-860	80	-6	14.490	-5.339	-218	0	-	5	-5.552	8.938	9.077
	18.268	921	-878	110	-33	18.388	-6.227	-238	0	-	15	-6.450	11.938	12.041
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.497	1.619	-1.459	150	-255	16.552	-12.498	-406	0	13	245	-12.646	3.906	3.999
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2	4	0	3	0	9	-2	0	-	-	0	-2	7	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	300	18	-7	7	-6	312	-213	-14	0	-	6	-221	91	87
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.442	85	-35	31	-38	1.485	-879	-67	0	-	36	-910	575	563
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.793	5.780	-4.737	-301	-5	3.530	-	-	-	-	-	-	3.530	2.793
	39.302	8.427	-7.116	0	-337	40.276	-19.819	-725	0	13	302	-20.229	20.047	19.483
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6	-	-	-	-	6	0	-	-	-	-	0	6	6
2. Beteiligungen	0	0	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	6	0	-	-	-	6	0	-	-	-	-	0	6	6
Anlagevermögen insgesamt	39.821	8.472	-7.117	-	-337	40.839	-20.186	-756	-	13	302	-20.627	20.212	19.633

Anhang

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

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

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

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 83 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 73 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB i. V. m. § 301 S. 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die

Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

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

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15–90
Gleisanlagen	13–26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10–75
Übrige bauliche Anlagen	5–60
Signalanlagen	7–40
Fernmeldeanlagen	5–20
Bahnstromanlagen	10–52
Schienenfahrzeuge	10–30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5–25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15
Konzessionen, Rechte oder Ähnliches	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3–10

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2020 für die zum Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg gehörende DB Netz AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,47% für überfällige Forderungen und 0,24% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,21%. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2020 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtung von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2020 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs beziehungsweise zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden im Berichtsjahr die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,62%) ergibt sich per 31. Dezember 2020 ein Unterschiedsbetrag von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2 Mio. €), der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2020 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2020
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,31
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,35

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamt*innenversorgungszusagen) 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 0,49% (Vorruhestand) und 0,50% (Altersteilzeit), 1,06% (Jubiläum), 1,04% (Sterbegeld), 1,10% (mittelbare Altersversorgung) sowie 1,62% (Haftpflichtrenten) angewendet.

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von 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 256 a HGB.

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

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

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamt*innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt*innen erstattet die DB Netz AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt*innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende*r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt*innen 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* → 34 ist dem Anlagengitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 72 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 54 Mio. €), von denen 30 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 27 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 0 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 7.117 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6.387 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 4 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Hilfs- und Betriebsstoffe	208	199
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	13	10
Insgesamt	221	209

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 109 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 99 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2020	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2019	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	141	1	163	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	278	2	231	5
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	-	1	1
Sonstige Vermögensgegenstände	191	0	307	0
Insgesamt	612	3	702	7

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 131 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 121 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 206 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 193 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 37 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 21 Mio. €), Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 12 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 17 Mio. €) und Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme in Höhe von 23 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 0 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 66 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 30 Mio. €) enthalten.

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (4 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 5 Mio. €).

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 7.479 Mio. € aus.

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

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG in 2010.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	31	29
Steuerrückstellungen	22	20
Sonstige Rückstellungen	910	800
Insgesamt	963	849

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (30 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 26 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 29 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 25 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (4 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 3 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Netz AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (5 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 3 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 31 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 29 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verpflichtungen im Personalbereich	243	286
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	84	67
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	8	8
Prozessrisiken und Schadenersatzverpflichtungen	145	99
Rückzahlungsverpflichtungen	60	60
Unterlassene Instandhaltung	97	88
Rückbauverpflichtungen	25	32
Übrige Risiken	248	160
Insgesamt	910	800

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen in Höhe von 25 Mio. €.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Verpflichtungen zur Baufeldfreimachung sowie zur Risikovorsorge aus städtebaulichen Vereinbarungen.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 42 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 26 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (42 Mio. €) verrechnet.

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

in Mio. €	31.12.2020
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	83
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	0
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	42
davon abzüglich Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	- 26
davon abzüglich Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	- 16
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	83

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (135 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (135 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2020	davon mit Restlaufzeit			31.12.2019
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	607	152	455	-	765
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	-	400	-	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	526	519	7	3	420
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.734	2.044	7.690	5.146	9.191
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	352	352	0	0	376
davon aus Steuern	9	29	-	-	28
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.620	3.068	8.552	5.149	11.153
davon zinspflichtig	9.862	1.772	8.090	5.146	8.953

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen in Höhe von 765 Mio. € (159 Mio. € bis ein Jahr, 606 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 400 Mio. € (400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 420 Mio. € (412 Mio. € bis ein Jahr, 8 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 4 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 9.191 Mio. € (2.815 Mio. € bis ein Jahr, 6.376 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3.896 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. € größer ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 376 Mio. € (376 Mio. € bis ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 9.574 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 9.080 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 8.138 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 7.247 Mio. €), von denen 7.690 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6.376 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 1.324 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 1.305 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 402 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 63 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 76 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 209 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 161 Mio. €) enthalten.

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

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 205 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 288 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (138 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 140 Mio. €) auf erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie auf Vorauszahlungen für Gestattungs- und Mietverträge.

Darüber hinaus beinhaltet der Posten unter anderem die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen zinsloser Darlehen an den Bund (40 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 121 Mio. €). Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	705	645
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	705	645

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 705 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 645 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 4 Mio. €. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

Es besteht bei einer Lieferbeziehungen mit einem Dritten ein eigenständiges Schuldanerkenntnis in Höhe von 64,6 Mio. €, weil die DB Netz AG keine Anzahlungen leistet. Das hiermit verbundene Risiko wird durch eine Bürgschaft abgesichert.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Bestellobligo für Investitionen	8.068	7.037
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	880	1.025
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	782	725
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	756	693
Insgesamt	8.850	7.762

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

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

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	150	153
fällig 1 bis 5 Jahre	298	270
fällig über 5 Jahre	334	302
Insgesamt	782	725

(14) Finanzinstrumente

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

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

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	2	-

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

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

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

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	0	-

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2020	2019
Trassenentgelte	5.220	5.212
Örtliche Infrastruktur	275	261
Sonstige Umsatzerlöse	484	464
Insgesamt	5.979	5.937

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Rückforderungen von Entgelten in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) enthalten.

(16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 1.143 Mio. € (im Vorjahr: 991 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 189 Mio. € (im Vorjahr: 175 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 954 Mio. € (im Vorjahr: 816 Mio. €).

(17) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	36	79
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	332	356
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	90	108
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	242	248
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	27	67
Zuschreibungen auf Sachanlagen	13	27
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	24	32
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	13	31
Insgesamt	447	594
davon periodenfremd	68	148

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 27 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 24 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und mit 13 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen.

(18) Materialaufwand

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	125	130
davon Aufwendungen für Energie	173	168
davon Strom	132	124
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	18	18
davon sonstige Energien	16	19
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	29	25
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 77	- 63
Aufwendungen für bezogene Leistungen	302	293
davon eingekaufte Leistungen Transport	111	106
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	89	95
davon sonstige bezogene Leistungen	102	92
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.809	1.570
Insgesamt	2.236	1.993

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

(19) Personalaufwand

in Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	2.486	2.396
davon für Arbeitnehmende	2.196	2.068
davon für zugewiesene Beamt*innen		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	271	307
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	19	21
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	597	546
davon für Arbeitnehmende	528	472
davon für zugewiesene Beamt*innen		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	69	74
davon für Altersversorgung	114	84
Insgesamt	3.083	2.942

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

(20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	199	184
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	14	23
Gebühren und Beiträge	46	45
Aufwendungen für Versicherungen	3	4
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	14	15
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	55	63
Forschungs- und Entwicklungskosten	42	27
Sonstige bezogene Dienstleistungen	516	505
davon bezogene IT-Leistungen	199	177
davon sonstige Kommunikationsdienste	18	37
davon sonstige Serviceleistungen	299	291
Aufwendungen aus Schadenersatz	61	32
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5	4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	49	40
Sonstige betriebliche Steuern	12	10
Übrige Aufwendungen	350	302
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	120	89
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	114	123
davon Währungskursverluste	1	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	115	89
Insgesamt	1.367	1.255
davon periodenfremd	56	45

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten vor allem mit 49 Mio. € (im Vorjahr: 40 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

Die Aufwendungen für Schadenersatz enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 50 Mio. € aus der Rückstellungszuführung für Risiken im Zusammenhang mit baubedingten Schäden an der Infrastruktur.

Die übrigen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 75 Mio. € aus der Zuführung zu einer Rückstellung für Baufeldfreimachung.

(21) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	-	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	11	16
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-5	0
Insgesamt	6	16

(22) Zinsergebnis

in Mio. €	2020	2019
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	6
davon aus verbundenen Unternehmen	0	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	2	4
davon Ertrag aus dem Deckungsvermögen	3	4
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-1	-0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-163	-190
davon an verbundene Unternehmen	-138	-176
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-6	-5
Insgesamt	-160	-184

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der *Kapitalflussrechnung* → 33 folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(23) Finanzmittelfonds

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

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

SONSTIGE ANGABEN**(24) Mitteilung nach § 20 AktG**

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

(25) Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der Deutschen Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs.1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [bundesanzeiger.de](https://www.bundesanzeiger.de) → 44 erhältlich.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Netz AG keinen Teilkonzern-Abschluss aufgestellt.

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den *Anteilsbesitz* → 44 ist beigefügt.

(27) Beschäftigte

	2020		2019	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	39.988	40.749	37.640	38.578
Zugewiesene Beamt*innen	5.654	5.154	6.290	5.928
	45.642	45.903	43.930	44.506
Auszubildende	3.265	3.795	2.927	3.494
Insgesamt	48.907	49.698	46.857	48.000

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

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

(28) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2020 AN:

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Dr. Volker Hentschel

Ressort Produktion; Ressort Anlagen- und
Instandhaltungsmanagement (seit 1. Oktober 2020),
München

Jens Bergmann

Ressort Netzplanung und Großprojekte;
Ressort Infrastrukturplanung und -projekte (seit 1. Oktober 2020),
Bad Homburg

Ute Plambeck

Ressort Personal,
Hamburg

Dr. Christian Grub

Ressort Vertrieb und Fahrplan; Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb
und Kapazitätsmanagement (seit 1. Oktober 2020),
Kriftel

Dr. Christian Runzheimer

Vorstand Finanzen/Controlling,
Seeheim-Jugenheim

ALS AUFSICHTSRAT WAREN BESTELLT:

Ronald Pofalla

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Essen

Torsten Westphal* (bis 24. März 2020)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Bundesgeschäftsführer Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Magdeburg

Dr. Kristian Loroach* (seit 25. März 2020)

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 20. April 2020),
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Altenstadt

Matthias Altmann* (seit 16. Juli 2020)

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt der DB Netz AG,
Weimar

Markus Becker (seit 11. Februar 2020)

Leiter des Referats »Fondsbeteiligungen; RAG Stiftung und
Deutsche Post AG« des Bundesministeriums der Finanzen,
Berlin

Petra Bethge (seit 16. Juli 2020)

Leiterin der Stabsstelle 2. Untersuchungsausschuss des
Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Rangsdorf

Heinrich Biesel* (bis 16. Juli 2020)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann* (bis 16. Juli 2020)

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt der DB Netz AG,
Weimar

Harald Born*

Stellvertretende Teilprojektleitung Bedarfsverarbeitung
im Organisationsprojekt »Optimierung Netz-Verbundprozess
Fahren und Bauen« der DB Netz AG,
Landau in der Pfalz

Thomas Brandt* (seit 16. Juli 2020)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Brokstedt

Birgit Carlstaedt

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement
der DB Energie GmbH,
Langen

Dirk Fischer (bis 16. Juli 2020)

Rechtsanwalt,
Hamburg

Hanka Heise* (seit 25. März 2020)

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

Berthold Hillebrand*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kassel

Claudia Horn (bis 16. Juli 2020)

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

Cosima Ingenschay* (bis 24. März 2020)

Vorstandsmitglied/Bundesgeschäftsführerin der
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

Dr. Raphael L'Hoest

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

Jürgen Konz (bis 16. Juli 2020)

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

Dr. Markus Ksoll

Leiter Verkehrspolitik Deutschland der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Ulrich Lange (seit 16. Juli 2020)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Berlin

Michelle-Denise Mauritz* (seit 16. Juli 2020)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Sonsbeck

Peter Mießen (bis 31. Januar 2020)

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

Dr. Meike Niedbal

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

Fred Nowka

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kolkwitz

Petra Orschekowski*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,
Mainz

Dr. Manuel Rehkopf

Konzernbeauftragter für Strategie&Transformation
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Uta Trusch*

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Lebus

Martin Walden (seit 16. Juli 2020)

Konzernbevollmächtigter Südost der Deutschen Bahn AG,
Glienicke

Rainer Zimmermann* (bis 16. Juli 2020)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Linz am Rhein

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in T €	2020	2019
Gesamtbezüge des Vorstands	2.688	3.115
davon fixer Anteil	1.815	1.823
davon erfolgsabhängiger Anteil	644	1.091
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	222	1.260
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.013	3.452
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	115	117

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

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

Über die im Rahmen des Schuldbeitritts der DB AG zu den Pensionsverpflichtungen eingegangenen Haftungsverhältnisse hinaus wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

(29) Honorar des Abschlussprüfers

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

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

(31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2021

DB Netz AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigen- kapital in T ¹⁾	Betei- ligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	4.935	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.578	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.450	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	- 212	87,50
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	EUR	794	72,92
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	EUR	513	49,90
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),6)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris / Frankreich ^{2),4)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	EUR	4.417	24,53
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),7)}	EUR	6	42,88
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	EUR	2.750	21,88

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen
(bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁷⁾ Daten aus Liquidationsbilanz per 1. Juli 2018.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Jahresabschluss der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2020 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und
- > vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

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

SONSTIGE INFORMATIONEN

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

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

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

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

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

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN JAHRESABSCHLUSS UND DEN LAGEBERICHT

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

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

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

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

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

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

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

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- > identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- > gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- > beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- > ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- > beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- > beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- > führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 18. Februar 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Peter Schulz
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

- 48 > Sitzungen des Aufsichtsrats
- 48 > Arbeitsschwerpunkte
- 49 > Jahresabschluss
- 49 > Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt fünf Sitzungen abgehalten. Die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats fand am 16. Juli 2020 statt. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtszeitraum wurden zudem Beschlüsse im Rahmen von zwei schriftlichen Umlaufverfahren herbeigeführt. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr fünfmal getagt. Zudem fand vor der konstituierenden Sitzung ein informelles Gespräch der designierten Präsidialausschussmitglieder statt. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner außerordentlichen Sitzung am 11. Februar 2020 insbesondere mit der Mittelfristplanung 2020 bis 2024 sowie der Langfristplanung bis 2030 beschäftigt und diese zusammen mit dem zwischen Bund und DB vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der im Klimaschutzprogramm 2030 enthaltenen Kapitalzuflüsse zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 19. März 2020 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2019 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn

Konzern (DB-Konzern) 2020 unterrichtet. Weiterhin hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2019 sowie mit der Auszahlung der kurz- und langfristigen variablen Vergütung beschäftigt. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der zum 1. Oktober 2020 in Kraft getretenen prozessorientierten Neuorganisation der DB Netz AG sowie mit der damit verbundenen Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG.

In seiner konstituierenden Sitzung am 16. Juli 2020 hat der Aufsichtsrat seinen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, die Mitglieder des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und die Mitglieder des Präsidialausschusses gewählt.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 31. August 2020 hat sich der Aufsichtsrat umfassend mit der Strategie »Das Starke Netz« sowie deren Umsetzung beschäftigt.

In seiner Sitzung am 26. November 2020 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der vorgelegten Planung beschäftigt und die Budgetplanung 2021, die Mittelfristplanung 2021 bis 2025 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG unter Berücksichtigung einer Protokollerklärung der Arbeitnehmervertreter zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat neue Zielgrößen für den Frauenanteil in Aufsichtsrat sowie Vorstand der DB Netz AG bis zum 31. Dezember 2024 festgelegt. Weiterhin hat der Aufsichtsrat den persönlichen Zielvereinbarungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für das Jahr 2021 zugestimmt. Zudem wurde der Aufsichtsrat über das coronabedingte Konjunkturprogramm des Bundes (Schnellläuferprogramm) unterrichtet.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2020 unter anderem kontinuierlich über die coronabedingten Auswirkungen auf die DB Netz AG informiert. Zudem hat sich der Aufsichtsrat fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte unterrichten lassen. Ferner verfolgte der Aufsichtsrat regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Ulm–Wendlingen schriftlich berichtet.

Im Berichtsjahr wurde der Aufsichtsrat zudem über zwei Maßnahmen der DB Netz AG, die der Zustimmung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DB AG) bedurften, inklusive der Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat der DB AG unterrichtet.

Ronald Pofalla

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

**JAHRESABSCHLUSS**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2020 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 11. März 2021 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2020 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2020 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Peter Mießen hat sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Januar 2020 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 11. Februar 2020 wurde Herr Markus Becker mit sofortiger Wirkung als Nachfolger gewählt.

Herr Torsten Westphal und Frau Cosima Ingenschay haben ihre Aufsichtsratsmandate mit Ablauf des 24. März 2020 niedergelegt. Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 25. März 2020 wurden Herr Dr. Kristian Loroach und Frau Hanka Heise mit sofortiger Wirkung als Nachfolger bestellt. Herr Dr. Kristian Loroach wurde als Nachfolger für den ausgeschiedenen Torsten Westphal im schriftlichen Umlaufverfahren mit Wirkung zum 20. April 2020 für die Dauer seiner Amtsperiode zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

Nachdem die geplante Delegiertenversammlung zur Wahl der Arbeitnehmervertreter aufgrund der Corona-Pandemie nicht durchgeführt werden konnte, erfolgte die Bestellung der Arbeitnehmervertreter für den Aufsichtsrat mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 14. Juli 2020. Frau Petra Orschekowski, Frau Hanka Heise und Frau Uta Trusch sowie die Herren Dr. Kristian Loroach, Harald Born, Berthold Hillebrand und Fred Nowka wurden erneut bestätigt. Die Herren Heinrich Biesel, Christian Bormann und Rainer Zimmermann schieden mit Beendigung der Hauptversammlung am 16. Juli 2020 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Frau Michelle-Denise Mauritz sowie die Herren Matthias Altmann und Thomas Brandt nach.

Als Nachfolger für die zum 16. Juli 2020 wegen Beendigung ihrer Amtszeit ausgeschiedenen Mitglieder wählte die Hauptversammlung am 16. Juli 2020 erneut Frau Birgit Carlstaedt, Frau Dr. Meike Niedbal und die Herren Ronald Pofalla, Dr. Markus Ksoll, Dr. Raphael L'Hoest, Markus Becker und Dr. Manuel Rehkopf zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und Vertretern der Anteilseignerseite. Frau Petra Bethge sowie die Herren Ulrich Lange und Martin Walden wurden als Vertreter der Anteilseignerseite für die mit Ablauf ihrer Amtszeit zum 16. Juli 2020 ausgeschiedenen Frau Claudia Horn sowie der Herren Jürgen Konz und Dirk Fischer in den Aufsichtsrat gewählt.

In seiner konstituierenden Sitzung am 16. Juli 2020 wählte der Aufsichtsrat Herrn Ronald Pofalla für die Dauer seiner Amtsperiode erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herrn Dr. Kristian Lorocho für die Dauer seiner Amtsperiode erneut zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Frau Petra Bethge als Vertreterin der Anteilseigner und Herr Berthold Hillebrand als Arbeitnehmervertreter wurden in den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss) gewählt. Gemäß der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Netz AG gehören der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter dem Vermittlungsausschuss ebenfalls an. In gleicher Zusammensetzung wurde der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats besetzt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Im Geschäftsjahr 2020 haben sich keine Änderungen in der Besetzung des Vorstands ergeben.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2020.

Berlin, im März 2021

Für den Aufsichtsrat



Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

Kontaktinformationen

DB Netz AG

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

Investor Relations und Sustainable Finance

Deutsche Bahn AG	Telefon — 030.2 97-6 40 31
Investor Relations und	E-Mail — ir@deutschebahn.com
Sustainable Finance	Internet — www.deutschebahn.com/ir
Europaplatz 1	
10557 Berlin	

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

Konzernkommunikation

Deutsche Bahn AG	Telefon — 030.2 97-6 10 30
Konzernkommunikation	E-Mail — presse@deutschebahn.com
Potsdamer Platz 2	Internet — www.deutschebahn.com/presse
10785 Berlin	



Nachhaltige Produktion

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



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

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

Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247-1 durchgeführt. 

Impressum

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

Bildnachweis

→ **Titel Umschlag, U2** DB AG / Max Lautenschläger
→ **2** DB AG / Max Lautenschläger
→ **30** DB AG / Max Lautenschläger
→ **49** DB AG / Max Lautenschläger

Wir weisen darauf hin, dass die Verhaltensweisen der abgebildeten Personen den zum Zeitpunkt der Aufnahme gültigen Corona-Regeln entsprechen.

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

www.dbnetze.com

