



C

13:00 RE 2	Königs Wusterth. - Lü	
	<b>Cottbus</b>	
13:46	RE 7	WÜns
14:13	RB 14	↑ BE

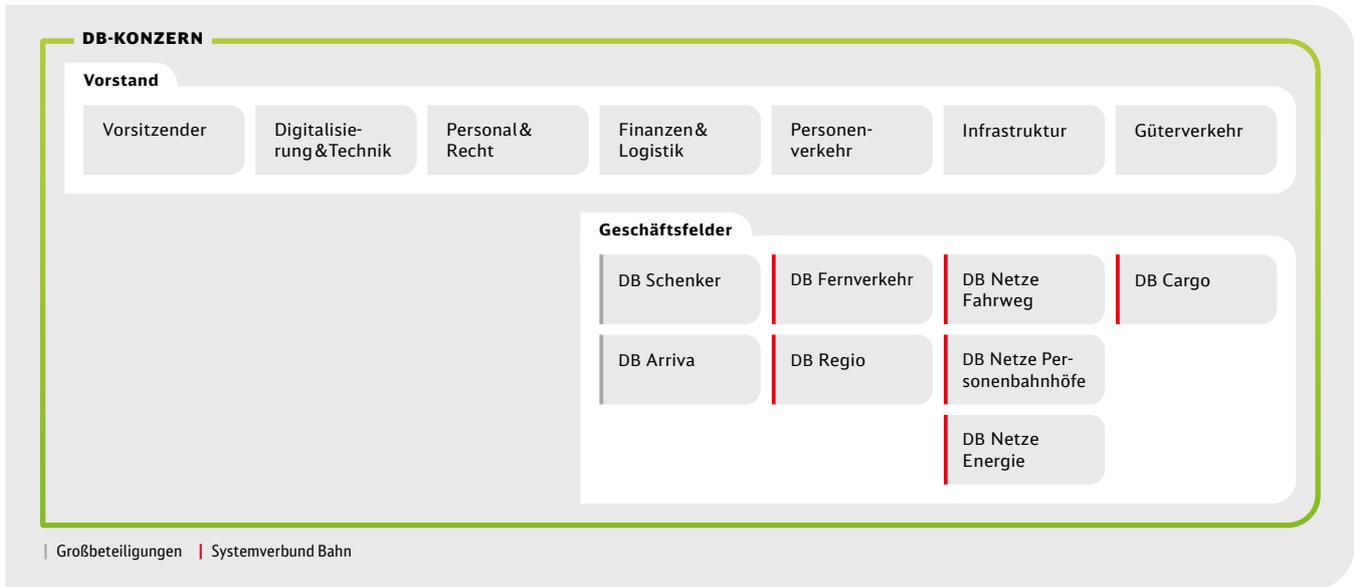


# Deutsche Bahn AG

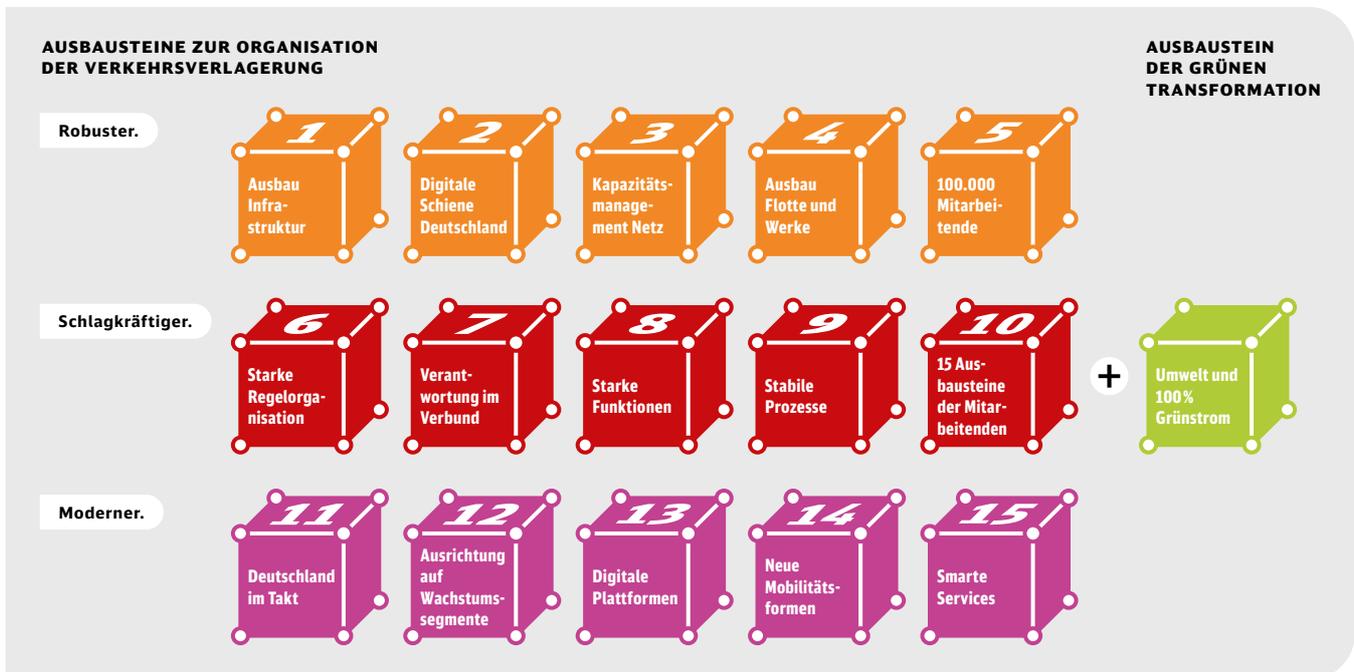
## Lagebericht und Jahresabschluss 2020

---

# Organigramm DB-Konzern



## Die Ausbausteine der Starken Schiene



# Inhalt

- 2 > Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 9 > Lagebericht**
- 61 > Jahresabschluss**
- 87 > Weitere Informationen**

# Vorwort des Vorstands- vorsitzenden



## **Dr. Richard Lutz**

Vorstandsvorsitzender  
der Deutschen Bahn AG

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

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

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

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

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

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

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

*Bahnfahren ist aktiver Klimaschutz, daran hat sich nichts geändert. Und wir machen das klimafreundlichste Verkehrsmittel noch grüner und attraktiver. Mit über 160 grünen Initiativen machen wir uns für Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz sowie für soziale Verantwortung stark.*

*Beim Ausbau von Ökostrom sind wir Spitzenreiter. Bis zum Jahr 2050 werden wir klimaneutral sein und bereits bis 2030 unseren CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber 2006 mehr als halbiert haben. Derzeit sind wir mit 61 Prozent erneuerbaren Energien im Bahnstrommix bereits größter Ökostromnutzer in Deutschland.*

*Auch deshalb ist die Deutsche Bahn erneut mit der Bestnote A in der renommierten Klimaschutz-Rangliste der globalen gemeinnützigen Umweltorganisation CDP (»Carbon Disclosure Project«) bewertet worden. Grün ist für uns mehr als eine Haltung. Es prägt unser Handeln. Mit ihren Anstrengungen gegen den Klimawandel gilt die DB international als führend. Außerdem bekennt sich die Deutsche Bahn ausdrücklich zu den Prinzipien des United Nations Global Compact, der weltweit größten Initiative für nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung.*

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

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

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

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

*Was uns bei den großen Herausforderungen sehr positiv bestätigt, ist das Vertrauen unserer Fahrgäste. Im Jahr 2020 wurde unser Engagement mit der höchsten Kundenzufriedenheit und der besten Markenwahrnehmung in der DB-Geschichte belohnt. Unsere Stammkunden halten uns die Treue und schätzen unsere Verlässlichkeit und Flexibilität. Auch deshalb bin ich überzeugt davon, dass die Bahnreisenden zurückkommen werden. Dafür stecken wir all unsere Energie in noch mehr Sicherheit und Service. Die komplette ICE-Flotte, mehr als 130 Bahnhöfe, alle DB Lounges, erste Regionalzüge und Busse verfügen inzwischen über WLAN. Und WIFI@DB wächst weiter: 2021 folgen mehrere Hundert Regionalzüge und Busse sowie die Intercity-Züge.*

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

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

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

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

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

*Im Nahverkehr konnte DB Regio seine Position als Marktführer behaupten. Das Unternehmen verteidigte alle Bestandsverkehre und konnte Leistungen vom Wettbewerb hinzugewinnen. Insgesamt konnte so der neu vergebene Auftragsbestand im zweiten Jahr in Folge durch wettbewerbsfähige und profitable Angebote vergrößert werden. Der Marktanteil von DB Regio liegt damit stabil bei rund 61 Prozent der gefahrenen Zugkilometer im wachsenden Regionalverkehrsmarkt. Nahverkehr denken wir verkehrsträgerübergreifend und setzen mit On-Demand-Services wie ioki auch erfolgreich auf neue Formen des ÖPNV.*

*Wie wichtig auch der Schienengüterverkehr ist, hat sich gerade während der Corona-Krise gezeigt. DB Cargo fährt rund 20.000 Züge pro Woche und ist damit klimaschonendes Rückgrat der Wirtschaft in Deutschland und Europa. Ein einziger Güterzug transportiert beispielsweise die Fracht von 52 Lkw. Und jede Tonne, die auf die Schiene verlagert wird, spart 80 Prozent CO<sub>2</sub> gegenüber dem Lkw ein. Das spornt uns an. DB Cargo hat sich deshalb ganz bewusst 2020 eine Wachstumsstrategie gegeben: für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaftlichkeit.*

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

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

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

Herzlichst



Dr. Richard Lutz  
Vorstandsvorsitzender der  
Deutschen Bahn AG

# Der Vorstand der Deutschen Bahn AG



**Martin Seiler**  
Personal&Recht



**Prof. Dr. Sabina Jeschke**  
Digitalisierung&Technik



**Dr. Sigrid Nikutta**  
Güterverkehr



**Dr. Richard Lutz**  
Vorstandsvorsitzender



**Dr. Levin Holle**  
Finanzen&Logistik



**Ronald Pofalla**  
Infrastruktur



**Berthold Huber**  
Personenverkehr

# Lagebericht

- 10 > Überblick
- 11 > Grundlagen
- 21 > Starke Schiene
- 25 > Kunde und Qualität
- 31 > Ökologie
- 36 > Soziales
- 42 > Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 48 > Chancen- und Risikobericht
- 55 > Bericht des Vorstands über Beziehungen  
zu verbundenen Unternehmen
- 56 > Nachtragsbericht
- 57 > Prognosebericht

# Überblick

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

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

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

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

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

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

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

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie 2020 erheblich unter Druck. Ein Rückgang beim Konzernumsatz sowie Belastungen auf der Aufwandsseite führten zu einem deutlichen Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT) des DB-Konzerns.

Die DBAG hat mit der Bundesrepublik Deutschland 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 DBAG zu stärken. Da dieses infolge der noch ausstehenden beihilferechtlichen Genehmigung durch die EU-Kommission in 2020 noch nicht zur Auszahlung gekommen ist, ist das Eigenkapital per 31. Dezember 2020 deutlich gesunken und die Verschuldung spürbar gestiegen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DBAG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. 2020 verzeichnete das Beteiligungsergebnis einen sehr deutlichen Rückgang. Hier wirkte vor allem die Entwicklung der DB Fernverkehr AG, der DB Cargo AG und der DB Regio AG ergebnisschmälernd. Dies führte zu einem deutlichen Jahresfehlbetrag.

# Grundlagen

- 11 > Der DB-Konzern
- 15 > Umfeldentwicklungen
- 19 > Rechtliche Themen

## DER DB-KONZERN

### Organisationsstruktur

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

Das elementare Anliegen des DB-Konzerns ist dabei die Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Hierfür setzt er auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. Der DB-Konzern betreibt das längste Schienennetz Europas und ist auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

In seinen relevanten Märkten nimmt der DB-Konzern mit seinen nationalen und internationalen Dienstleistungen führende Marktpositionen ein.

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

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

### Organigramm DB-Konzern



| Großbeteiligungen | Systemverbund Bahn

## Marktpositionen

### PERSONENVERKEHR

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

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

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

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2019.

### GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

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

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

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

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

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

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

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

Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2019.

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

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

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

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

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

## Corporate Governance

Der Corporate Governance Bericht ist Bestandteil dieses Lageberichts.

## Geschäftsmodell

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzt der DB-Konzern gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um seine operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, seine Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der

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

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

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

- > Die Nachfrage im Personenverkehr wird wesentlich vom Wachstum der Metropolen, von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.
- > Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängt der DB-Konzern in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund seiner weltweiten Netzwerke beobachtet der DB-Konzern neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen,

Ländern und Handelsrelationen, in denen er über hohe Marktanteile verfügt beziehungsweise in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanager\*innen sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

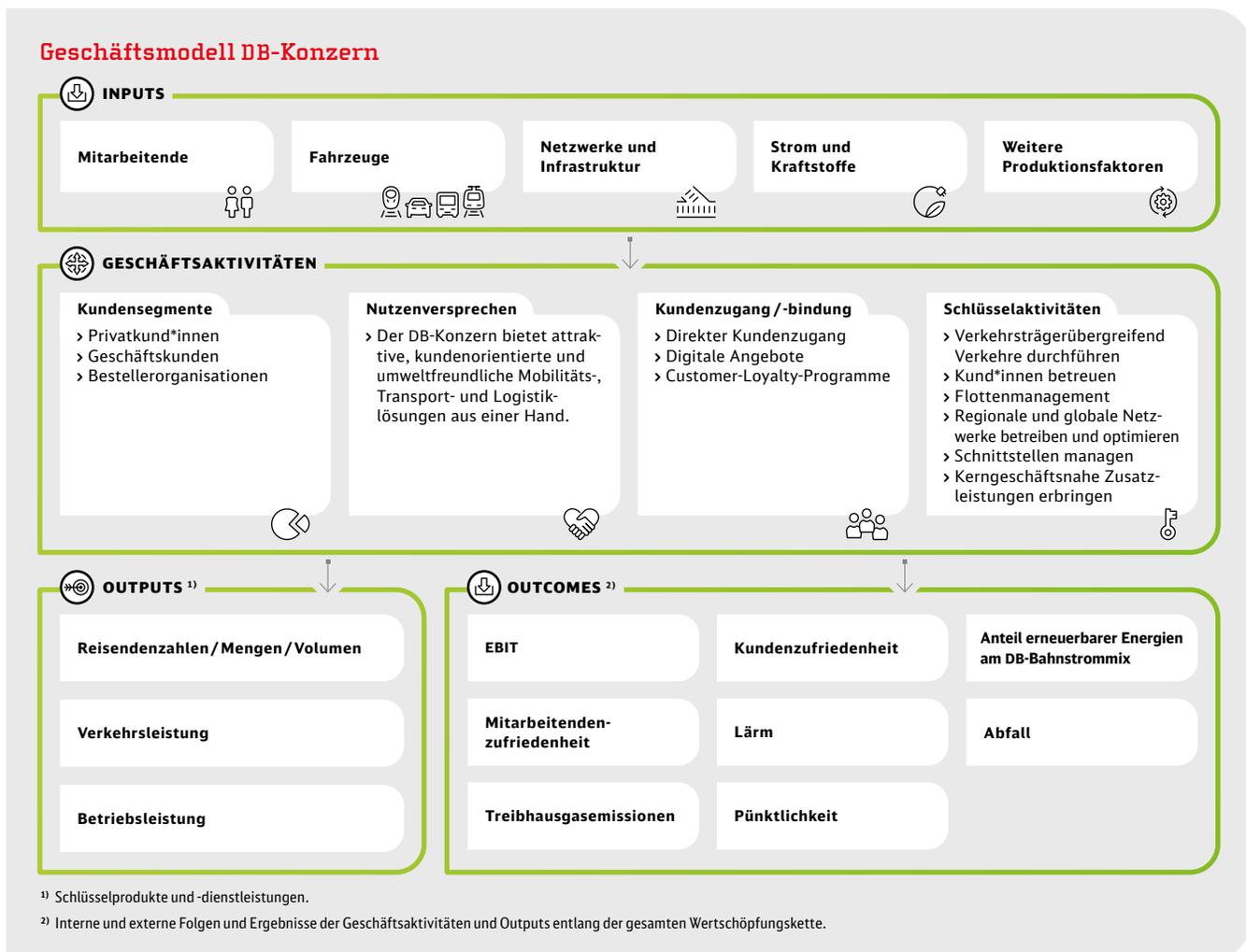
Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion und dabei von der Entwicklung der Montan- und Chemieindustrie beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter.

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

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

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

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



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

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

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

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

- > **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System im Ganzen. Dabei erfüllt der DB-Konzern eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es ihm, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann nur im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Auch seine Kunden profitieren vom integrierten Konzern. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger bietet der DB-Konzern seinen Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand.
- > **Wirkungsfeld Europa:** Die Starke Schiene ist mehr als Deutschland. Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starke Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig unser Wirkungsfeld. Um dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung zu tragen, positioniert der DB-Konzern sich mit seinen Personenverkehrsaktivitäten auch weiterhin auf europäischer Ebene. Mit der europäischen und weltweiten Ausrichtung seiner Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten bietet der DB-Konzern seinen Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
- > **Digitalisierung:** Der DB-Konzern nutzt die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass er auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in sein Produktportfolio integriert und auch Plattformen an seinen Kundenschnittstellen etabliert. Auf der anderen Seite unterstützt der DB-Konzern seine internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz, um mit effizienten Prozessen den Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

## UMFELDENTWICKLUNGEN

### Nationales Umfeld

#### DB-KONZERN

##### Konjunkturpaket der Bundesregierung

Der Koalitionsausschuss hat sich am 3. Juni 2020 auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken« verständigt. Diese enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse. Die Maßnahmen sind gegliedert in ein Konjunktur- und Krisenbewältigungspaket, ein weiter reichendes Zu-

kunftspaket sowie Maßnahmen aufgrund europäischer und internationaler Verantwortung. Besondere Relevanz für die Schiene haben insbesondere folgende Maßnahmen:

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

##### Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030

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

attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden. Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission, die 2020 noch nicht abgeschlossen wurde. Die für 2020 vorgesehenen Mittel wurden in den Bundeshaushalt 2021 übertragen. Weitere wesentliche Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 für die Schiene und den öffentlichen Verkehr wurden 2020 konkretisiert beziehungsweise umgesetzt:

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

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

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

### Eisenbahnregulierungsrecht

Entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung beginnend 2019 eine umfassende Evaluierung des Eisenbahnregulierungsregimes durchgeführt. Hierzu hat das BMVI zunächst einen Erfahrungsbericht der BNetzA bei der Anwendung des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) eingeholt und den Ländern und Verbänden 2019 zur Stellungnahme übersandt. Hieran hat sich der DB-Konzern ebenso beteiligt wie an einem im Dezember 2020 durchgeführten Stellungnahmeverfahren zum Referenten-

entwurf eines Gesetzes zur Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts. Mit Kabinettsbeschluss vom 20. Januar 2021 wurde das parlamentarische Verfahren gestartet.

## INFRASTRUKTUR

### Beschleunigung von Verkehrsprojekten

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

Am 9. Dezember 2020 trat mit Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt das Investitionsbeschleunigungsgesetz in Kraft. Für die Schiene regelt es unter anderem den Verzicht auf Planfeststellungsverfahren im Rahmen des DSD-Rollouts 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.

### Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen

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

### Rechtsgrundlage für Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen

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

## GÜTERVERKEHR

### Masterplan Schienengüterverkehr

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

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

### Vollzug des nationalen Schienenlärmschutzgesetzes

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

## PERSONENVERKEHR

### Mobilfunkversorgung entlang der Schienenwege

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

### Europäisches Umfeld

#### DB-KONZERN

##### Mehrfähriger Finanzrahmen und Europäischer Aufbauplan

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

### Der europäische Grüne Deal

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

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

### Europäisches Jahr der Schiene 2021

2021 ist von den europäischen Institutionen zum Europäischen Jahr der Schiene ausgerufen worden. Dies ist das erste Mal, dass ein europäisches Jahr einem spezifischen Sektor gewidmet wird, und zeigt, dass die EU der Schiene eine Schlüsselrolle bei der Erreichung der Ziele des europäischen Grünen Deals zubilligt. Denn die Schiene ist der einzige Verkehrsträger, der seine CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 fast ununterbrochen senken konnte, während das Beförderungsvolumen gleichzeitig zunahm.

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

### Handels- und Kooperationsabkommen zwischen Vereinigtem Königreich und EU

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

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

## **GÜTERVERKEHR**

### **EU schränkt Nutzung von lauten Güterwagen ab 2024 europaweit ein**

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

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

### **Kompromiss zu Sozialvorschriften im europäischen Straßengüterverkehr**

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

Fahrerkabine verbracht werden. Bei der Kabotage sollen auch weiterhin drei Transporte innerhalb von sieben Tagen möglich sein. Zusätzlich muss jedoch eine Cooling-off-Periode von vier Tagen eingehalten werden. Diese Regelung bezieht den Zu- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs ein.

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

## **PERSONENVERKEHR**

### **Einigung zur Revision der europäischen Fahrgastrechteverordnung**

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

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

## **RECHTLICHE THEMEN**

### **Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21**

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Ende August/Anfang September 2020 hat der DB-Konzern die Duplikaten der Projektpartner erhalten. Das Verwaltungsgericht hat ihm Gelegenheit gegeben, bis zum 31. Dezember 2020 zu den Duplikaten Stellung zu nehmen. Diese Frist wurde bis Ende Februar 2021 verlängert. Der DB-Konzern geht davon

aus, dass ein Termin zur mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart nicht vor dem zweiten Quartal 2021 stattfindet.

### **Zivilverfahren zu Infrastruktur-nutzungsentgelten**

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

### **Kartellrechtliche Themen**

#### **KLAGE DES LANDES SACHSEN-ANHALT**

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

#### **VERFAHREN DES BUNDESKARTELLAMTES**

##### **ZUM ONLINE-VERTRIEB**

Das Bundeskartellamt (BKartA) hat im November 2019 ein Verwaltungsverfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung und Verstoßes gegen das Kartellverbot aufgrund der Gestaltung der Webservice-Verträge gegen DB Vertrieb eingeleitet. An dem Verfahren

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

#### **SCHADENERSATZANSPRÜCHE GEGEN**

##### **FLUGGESELLSCHAFTEN**

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

#### **KLAGE GEGEN VERBOTENE ABSPRACHEN**

##### **ZU BRUTTOLISTENPREISEN**

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

# Starke Schiene

21 > **Unser inneres Anliegen**

21 > **Umsetzung der Starken Schiene**

## UNSER INNERES ANLIEGEN

Eine starke Schiene in Deutschland ist das innere Anliegen des DB-Konzerns. Sie hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern:

- > **Für das Klima.** Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich wie die Schiene. Kein Verkehrsmittel ist zudem so elektromobil wie die Schiene, die den größten Marktanteil an E-Mobilität in Deutschland hält. Auch kann kein anderes Massenverkehrsmittel so schnell einen 100%-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaziele des Bundes und der EU, denn ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene ist eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die Starke Schiene ist ein zentraler Hoffnungsträger für unser Klima. Konkret bedeutet das: eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Gesamtausstoßes um bis zu 10,5 Mio. t pro Jahr, was dem jährlichen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von einer Million Menschen entspricht.
- > **Für die Menschen.** Bis 2050 werden voraussichtlich fast 85% der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben. Eine Folge: Der wachsende Personen- und Güterverkehr stellt schon heute unsere Städte und Ballungszentren vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges, urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen garantieren, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet das: eine Verdoppelung der Passagierzahlen im SPV und täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in Deutschland.
- > **Für die Wirtschaft.** Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird erwartungsgemäß wieder stetig anwachsen. Zugleich werden Arbeitswege als Verkehre aus dem Umland der Metropolen und die Flexibilisierung von Arbeitsorten und -zeiten zu höheren Ansprüchen an beruflich bedingte Mobilität führen. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ein ökologisches Wirtschaftswachstum möglich. Das ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands und sichert die

Position Deutschlands als führende Exportnation. Mit einer starken Schiene behauptet der DB-Konzern sich im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickelt entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet das: ein Wachstum des Modalanteils des SGV von 18% auf 25%. Das entspricht 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.

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

## UMSETZUNG DER STARKEN SCHIENE

Der DB-Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Dimensionen **Ökonomie**, **Soziales** und **Ökologie** unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil unserer DNA. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die Strategie Starke Schiene ist. Mit der Starken Schiene bekennt der DB-Konzern sich ausdrücklich zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und definiert seinen konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Zudem fokussiert der DB-Konzern sich mit der neuen strategischen Ausrichtung stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und trägt damit internen Herausforderungen und steigenden Erwartungen aller Stakeholder, von Kunden über Politik bis zu den Bürger\*innen in Deutschland, zu seiner herausgehobenen Verantwortung Rechnung. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, misst DB-Kon-

zern alles, was er tut, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene. Dies beinhaltet auch seine Beteiligungen. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene (wie DB Schenker) werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen konzentrieren sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Mit der Strategie Starke Schiene hat der DB-Konzern die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und begonnen, zusätzliche Kapazitäten zu schaffen, die Produktqualität zu erhöhen und die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Seine Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem er gleichermaßen die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schafft und mit der Grünen Transformation seine nachhaltige Ausrichtung sicherstellt. Um die notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu schaffen, hat der DB-Konzern im Rahmen der Starke Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

> **Robuster:** Der DB-Konzern setzt auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schafft der DB-Konzern die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. Unter anderem investiert der DB-Konzern gemeinsam mit der Politik in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazität schaffen zudem die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazi-

tätsmanagement sowie umfangreiche Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeitende werden uns in die Lage versetzen, mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.

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

> **Moderner:** Der DB-Konzern wird das Innovationstempo für seine Kund\*innen erhöhen. Mit dem Ausbau seiner Aktivitäten im Bereich New Mobility (zum Beispiel ioki) bietet er seinen Kund\*innen ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien werden wir zudem den mühelosen Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und di-

### Die Ausbausteine der Starke Schiene

#### AUSBAUSTEINE ZUR ORGANISATION DER VERKEHRSVERLAGERUNG

**Robuster.**



**Schlagkräftiger.**



**Moderner.**



#### AUSBAUSTEIN DER GRÜNEN TRANSFORMATION



gitaler Plattformen schaffen einen klaren Mehrwert für seine Kund\*innen. So tragen wir den steigenden Erwartungen Rechnung und schaffen ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik in der Stadt und auf dem Land.

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

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

### **Mobilisierung der Mitarbeitenden**

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

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

Die Ausbausteine der Mitarbeitenden entstehen in sogenannten AusbauCamps. Das Ergebnis des ersten Camps im Herbst 2019 war der Ausbaustein Sicher unterwegs. Mit der Umsetzung hat der DB-Konzern im Januar 2020 begonnen.

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

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

### **Starke-Schiene-Ziele**

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

Auf Basis der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung:

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

### Top-Ziele der Strategie Starke Schiene

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

# Kunde und Qualität

25 > **Kunden im Mittelpunkt des Handelns**

29 > **Digitalisierung**

## **KUNDEN IM MITTELPUNKT DES HANDELNS**

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

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

Die kontinuierlichen Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und Produktinnovationen insbesondere in der Digitalisierung sind maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Der DB-Konzern arbeitet intensiv an der Erbringung unserer Basisleistung und konzentriert sich auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Seinen Kund\*innen bietet er ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Ziel ist es, seine Produkte zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen seiner Kund\*innen zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität seiner Leistungen und die Effizienz seiner Prozesse steigert. Um den Erfolg der Maßnahmen aus der Sicht seiner Kund\*innen zu beurteilen, nutzt der DB-Konzern unmittelbare Indikatoren wie Umsatz und Reisendenzahlen. Auch die Ergebnisse regelmäßiger Kundenbefragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen Verbesserungspotenziale auf.

## **Kapazitätsausbau für eine starke Schiene**

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

## **AUSBAU INFRASTRUKTUR**

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

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

- > **Neu- und Ausbau:** Die Realisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für zusätzliche Netzkapazität. Hier schafft der DB-Konzern ein Potenzial von zusätzlichen 180 Mio. Trkm und damit die Voraussetzung für Mehrverkehr auf Korridoren und für neue Angebotskonzepte. Notwendige Projekte hierfür sind im vordringlichen Bedarfsplan des Bundes enthalten und werden sukzessive umgesetzt. Zusätzliche Maßnahmen, wie zum Beispiel weitere Ausbauten zur Ermöglichung des Deutschland-Takts oder Streckenausbauten im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes, ergänzen diese Vorhaben.
- > **Digitale Schiene Deutschland (DSD):** Das langfristige Programm des DB-Konzerns für mehr Kapazität, Zuverlässigkeit, Produktivität und Interoperabilität ist die DSD. Mit dem flächendeckenden Ausrollen der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) in Verbindung mit digitalen Stellwerken (DSTW) sowie dem digitalen Bahnbetrieb hebt der DB-Konzern ein Potenzial von zusätzlichen 100 Mio. Trkm – ohne neue Gleise zu bauen. Das Programm beinhaltet die Fertigstellung laufender ETCS-Projekte, die Umsetzung des sogenannten Starterpakets und den industrialisierten Flächenrollout.
- > **Kapazitätsmanagement:** Mit weiteren Zusatzmaßnahmen wird der DB-Konzern die Betriebsleistung um nochmals 70 Mio. Trkm steigern können. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist ein verbessertes Kapazitätsmanagement. Darunter sind die Koordinierung der Kapazitätssteigerung, das kapazitätsschonende Bauen, die verkehrliche Optimierung und die Reduzierung der Störungen zu verstehen. Mit der LuFV III ist ab 2020 erstmals ein Budget für kapazitätsschonendes Bauen vorgesehen, um zukünftig für weniger Einschränkungen bei den EVU zu sorgen.

#### **AUSBAU FLOTTE UND WERKE**

Für eine starke Schiene baut der DB-Konzern außerdem seine Instandhaltungswerke aus und investiert in neue Züge. Zusätzlich investiert der DB-Konzern in die Modernisierung seiner bestehenden Fahrzeugflotte. Mit diesen Hebeln wird der DB-Konzern seine Fahrzeugverfügbarkeit weiter ausbauen.

Bis Ende 2024 investiert der DB-Konzern rund 775 Mio. € in die Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der Intercity-Express- (ICE-) und Intercity-Züge. Größere Hallen, erweiterte

Werkstätten und Lager sowie neue Behandlungs- und Abstellgleise sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können. Zudem schafft der DB-Konzern von 2019 bis 2024 rund 800 zusätzliche Stellen in den Werken.

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

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

Der DB-Konzern hat darüber hinaus die Beschaffung von 90 Hochgeschwindigkeitszügen (ICE 3neo) ausgeschrieben. Davon sollen 30 Züge bereits ab 2022 schrittweise ausgeliefert werden. Des Weiteren ist die Beschaffung von 23 ECx sowie weiteren Intercity 2 geplant. Langfristig erfolgt die Vergrößerung der Fernverkehrsflotte um rund 25% auf bis zu 600 Züge. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge werden betriebliche Dispositionsspielräume geschaffen, um so auf unvorhergesehene Störungen im Betrieb reagieren zu können.

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

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Ziele der Starken Schiene bei DB Regio wird eine Erhöhung der Reisendenzahlen angestrebt. In diesem Zusammenhang bedarf es einer Steigerung der Sitzplatzkapazitäten um bis zu 30% bis 2030. Die zusätzliche Nachfrage wird der DB-Konzern sowohl durch eine mittelfristige erhöhte Auslastung der Züge als auch durch einen Kapazitätsaufbau der Fahrzeugflotte bedienen.

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

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

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

### Verkehrsverlagerung Schiene

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

Der DB-Konzern geht davon aus, dass sich nach der Überwindung des coronabedingten Nachfrageeinbruchs die Verkehrs- und Betriebsleistungen mittel- und langfristig wieder positiv entwickeln werden. Dies gilt für den gesamten Sektor.

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

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

<sup>1)</sup> Angaben für 2020 basieren auf eigenen Einschätzungen.

<sup>2)</sup> Nur Leistungen als Hauptfrachtführer.

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

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

### Kundenzufriedenheit

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist für den DB-Konzern von großer Bedeutung. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute.

Kundenzufriedenheit (in Zi)	2020	2019	2018
DB Fernverkehr	80,2	76,5	77,1
DB Regio (Schiene)	69,0	66,1	66,3
DB Regio (Bus)	71	73	74
DB Cargo	68	61	60
DB Netze Fahrweg	66	65	64
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	72	69	68
DB Netze Energie	77	78	78
DB Arriva (Bus und Schiene im Vereinigten Königreich)	80	78	79
DB Schenker	74	71	71

- > Die Kundenzufriedenheit bei DB Fernverkehr stieg deutlich und erreichte den höchsten Wert, seitdem Kundenzufriedenheitsbefragungen bei DB Fernverkehr durchgeführt werden. Gründe waren die Aufrechterhaltung des Angebots während der Corona-Pandemie, die niedrige Auslastung, die hohe Zufriedenheit mit dem Bordpersonal sowie eine deutlich verbesserte Pünktlichkeit. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden 2020 rund 20.000 Kund\*innen in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.
- > Die Kundenzufriedenheit bei DB Regio (Schiene) ist deutlich gestiegen. Insbesondere die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt stieg getrieben durch Verbesserungen in nahezu allen Leistungsdimensionen sowie bei der Zuverlässigkeit während der Corona-Pandemie an. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden jährlich rund 25.000 Kund\*innen (Schiene) beziehungsweise rund 1.500 Kund\*innen (Bus) in zwei Wellen zu ihrer Zufriedenheit befragt. Die Kundenzufriedenheit bei DB Regio (Bus) hat sich verbessert, dies gilt insbesondere für die Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt und mit der Busgesellschaft. Aufgrund von Änderungen der Befragungsmethodik sind die Werte allerdings nur eingeschränkt vergleichbar. Positiv wirkten unter anderem die verbesserte Pünktlichkeit sowie die eingesetzten Fahrzeuge.
- > Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo hat sich entlang der gesamten Transportkette spürbar verbessert. 2020 haben sich rund 770 Kunden an der Zufriedenheitsumfrage europaweit beteiligt.

- > Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg verbesserte sich leicht. 2020 wurden rund 300 Kunden befragt. Insbesondere wurden unsere Leistungen in den Bereichen Information, Servicekompetenz und Netzfahrplan positiv bewertet. Kritisch wurden weiterhin die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit gesehen.
- > Die Kundenzufriedenheit Reisende hat sich deutlich verbessert, insbesondere an den 16 Zukunftsbahnhöfen. 2020 wurden 32.700 Interviews mit Fahrgästen und Besuchern geführt. Auch die Kundenzufriedenheit der EVU und Aufgabenträger hat sich deutlich verbessert. Nahezu alle abgefragten Bereiche leisteten einen positiven Beitrag zu dieser Entwicklung. Die Kundenzufriedenheit der Mieter lag trotz massiver coronabedingter Einschränkungen der Mieter nur leicht unter dem Vorjahresniveau.
- > Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie lag stabil auf einem sehr guten Niveau. Über alle Produktbereiche wurde die Kompetenz und Zuverlässigkeit positiv bewertet. Verbesserungen ergaben sich im Bereich Bahnstrom, da die Verzögerungen im Abrechnungsprozess aus dem Vorjahr behoben wurden.
- > Die Angebote im Vereinigten Königreich von DB Arriva haben weiterhin hohe Zufriedenheitsbewertungen: Die Kundenzufriedenheit stieg infolge der Beendigung des Arriva-Rail-North-(ARN-)Franchise. Bei UK Bus blieb sie im Branchenvergleich auf hohem Niveau (Zufriedenheitswerte der Branche wurden durch die Corona-Pandemie beeinträchtigt).
- > Die Kundenzufriedenheit bei DB Schenker hat sich 2020 verbessert. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit werden seit 2017 jährlich rund 15.000 Kunden in 28 Ländern befragt.

**Pünktlichkeit**

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

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

<sup>1)</sup> Methodenänderung in 2020 mit rückwirkender Anpassung im Vorjahr.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland konnte trotz großer Herausforderungen, im Wesentlichen durch umfangreiche Bauvolumen sowie hohe Temperaturen während der Sommermonate, deutlich verbessert werden. Die positive Entwicklung wurde durch eine Vielzahl von Maßnahmen und durch Corona-Effekte infolge der geringeren Infrastrukturauslastung und Reisendenzahlen gestützt. Zudem wirkte sich auch das gut funktionierende Corona-Krisenmanagement des DB-Konzerns in Verbindung mit einer Kapazitätsentlastung insbesondere auf hochbelasteter Infrastruktur im zweiten Quartal 2020 aus. Um hieraus konkrete Handlungsempfehlungen für die Zukunft abzuleiten, wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und um eine wissenschaftliche Studie über die Treiber für die Pünktlichkeit während der Corona-Einschränkungen ergänzt. Des Weiteren konnten infrastruktureitig durch gutes Baustellenmanagement trotz teils erheblicher Einschränkungen fast alle geplanten Baumaßnahmen fristgerecht umgesetzt und die negativen Auswirkungen von Langsamfahrstellen auf der Nord-Süd-Achse signifikant verringert werden. Bei DB Fernverkehr hatte vor allem die deutlich bessere Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit einen positiven Effekt auf die Pünktlichkeit.

**LAGEZENTREN ZUR STEUERUNG VON PÜNKTLICHKEIT UND BAUMASSNAHMEN**

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

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

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

### **PROGNOSEKOMPETENZ**

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

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

### **ANSATZ FÜR EIN HOCHPERFORMANTES S-BAHN-SYSTEM**

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

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

### **VERBUNDPROZESSE**

Im Rahmen der Starke Schiene werden unter Beachtung der regulatorischen Vorgaben Verbundprozesse entwickelt, um eine unternehmensübergreifende Prozesssteuerung unter Verantwortung eines Verbundprozesseigners zu ermöglichen. Im Oktober 2020 startete der Verbundprozess »Züge bereitstellen«, über den die Planmäßigkeit, Funktionalität und Vollständigkeit im gesamten SPV und hinsichtlich der Infrastrukturanlagen zukünftig gesteuert wird, mit festgelegten Messpunkten und einem Performance-Management, das Entscheidungen innerhalb kurzer Zeit bis auf Vorstandsebene bringt. Zum besseren Managen von Großstörungen wurde der Verbundprozess »Großstörungen managen« etabliert, der die Kund\*innen- und Mitarbeitendeninformation sowie die Bewältigung der verkehrlich-betrieblichen Situation sicherstellt und nach jeder Großstörung Lessons Learned für die kontinuierliche Prozessverbesserung erarbeitet. Daraus resultiert zum Beispiel die Einführung der RIS-Großstörungsplattform, die die Texterstellung für die Kund\*innen- und Mitarbeitendeninformation in verschiedensten Kanälen unterstützt und die Veröffentlichung der Texte automatisiert. Am Beispiel des Orkantiefs Sabine im ersten Quartal 2020 zeigte sich bereits, dass trotz erheblicher betrieblicher Auswirkungen die Störungsbewältigung von den Kund\*innen und der Öffentlichkeit überwiegend positiv bewertet wurde. Das lag vor allem an der relativ kurzen betrieblichen Erholungszeit sowie an der frühzeitigen und umfassenden Kommunikation mit unseren Kund\*innen. Beides wird durch den Verbundprozess koordiniert.

### **DIGITALISIERUNG**

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

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

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

### Ökosysteme und Partnerschaften

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

### Digitale Transformation

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

- > Mit der DB Digital Base in Berlin hat der DB-Konzern einen zentralen Ort für Digitalisierung im DB-Konzern geschaffen. Hier steht Führungskräften und Mitarbeitenden ein Veranstaltungs- und Workshopangebot zu digitalen Themen kostenlos zur Verfügung. Seit April 2020 wird das Programm coronabedingt virtuell fortgeführt.
- > Mit DB Intrapreneurs bietet der DB-Konzern Mitarbeitenden und Geschäftsfeldern des DB-Konzerns die Möglichkeit, neue Geschäftsmodelle und Produkte in einem dafür passenden Umfeld zu entwickeln. 2020 haben 18 Teams ihre Problemstellung validiert und einen entsprechenden Lösungsansatz pilotiert. Für zwei Projekte wird ein Product-Market-Fit validiert.
- > Seit Anfang 2018 fördert der DB-Konzern mit dem Trainee-programm Digitalisierung seinen digitalen Nachwuchs in den Bereichen Digitalisierung und Geschäftsmodellentwicklung und baut digitale Kompetenzen auf. 2020 hat sich die Anzahl ausgebildeter Digital Trainees von 10 auf 24 erhöht.

# Ökologie

31 > Die Grüne Transformation

31 > Klimaschutz

33 > Natur- und Ressourcenschutz

34 > Lärmreduzierung

## DIE GRÜNE TRANSFORMATION

Der DB-Konzern übernimmt als einer der größten Verkehrsinfrastrukturbetreiber Europas Verantwortung für die Umwelt, denn er will nachfolgenden Generationen einen lebenswerten Planeten hinterlassen. Laut dem jährlich erscheinenden Klimarisiko-Index Germanwatch belegte Deutschland im Ranking von 1999 bis 2019 von den weltweit am stärksten von Extremwetter betroffenen Ländern die 18. Position. Die Folgen des Klimawandels spürt der DB-Konzern in seinem Kerngeschäft. Deshalb – und mit Blick auf seine Verantwortung für unseren Planeten und künftige Generationen – will der DB-Konzern eines der umweltfreundlichsten Unternehmen in der Mobilität in Deutschland sein. Mit Klimaschutz, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz sowie der sozialen Verantwortung arbeitet der DB-Konzern an den für sich und seine Stakeholder wichtigen Themen. Sie gehören zu seinen strategischen Umweltzielen und sind Teil seines Selbstverständnisses als nachhaltiger Transportdienstleister. In seiner Strategie Starke Schiene schafft der DB-Konzern mit dem Ausbaustein Umwelt und 100% Grünstrom den Rahmen für die nachhaltige Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen und für Artenvielfalt an Bahnanlagen oder den von uns geschaffenen naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen. Ressourcenschonung realisiert der DB-Konzern insbesondere durch die Wiederverwendung von Baumaterial bei der Entwicklung seiner Infrastruktur oder durch Sortierung von Bau- und Siedlungsabfällen für die Wiederverwendung. Gleichzeitig entlasten Schallschutzwände und -fenster an Neu- und Bestandsstrecken sowie die Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen die Anwohner\*innen von den Auswirkungen des Schienenverkehrslärms. Zudem bekennt der DB-Konzern sich klar zu seiner sozialen Verantwortung und steht für ein ethisches und verantwortungsvolles Miteinander aller Menschen.

## KLIMASCHUTZ

Bis 2050 will der DB-Konzern das Ziel der Klimaneutralität erreichen und somit seine Transporte klimaneutral durchführen. Dafür plant der DB-Konzern, bis 2038 schrittweise seine elektrisch durchgeführten Schienenverkehre in Deutschland vollständig mit Ökostrom zu betreiben. Einen wichtigen

Meilenstein hierbei bildet das Klimaziel 2030. Dieses Ziel umfasst alle wesentlichen Treibhausgasemissionen seiner Verkehrs- und Infrastrukturgeschäftsfelder.

Zur Realisierung dieses Ziels hebt der DB-Konzern den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland bis 2030 auf 80% an. So fahren zum Beispiel Reisende des DB-Fernverkehrs seit 2018 auf allen elektrifizierten Strecken in Deutschland vollständig mit Ökostrom und damit klimaneutral. Bei den stationären Anlagen hat der DB-Konzern ebenfalls begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. So werden zum Beispiel die Zukunftsbahnhöfe mit Ökostrom betrieben. Der DB-Konzern erweitert kontinuierlich den Anteil energieeffizienter Produktionsmittel, unter anderem im Zuge der Erneuerung seiner Fahrzeugflotte. Den Fortschritt in Richtung Klimaneutralität steuert der DB-Konzern unter anderem mit Energieeffizienzzielen in seinen Geschäftsfeldern, deren Entwicklung er regelmäßig misst. Seine wesentlichen Indikatoren für Klimaschutz sind die spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 und der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland. Mit neuen attraktiven Angeboten im Schienenverkehr schafft der DB-Konzern Anreize, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Die Verlagerung von Transporten auf die Schiene ist auch ein wesentlicher Baustein zur Erreichung der nationalen Klimaziele Deutschlands im Verkehrssektor.

### Das Klimaziel des DB-Konzerns

Der DB-Konzern hat sich im Klimaschutz einem Ziel verpflichtet: Klimaneutralität bis 2050. Um dieses Ziel für den gesamten DB-Konzern zu erreichen, hat der DB-Konzern sich anspruchsvolle Zwischentappen gesetzt. Bis 2030 wird er den spezifischen Ausstoß der Treibhausgase – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Im gesamten Verkehrssektor in Deutschland können durch eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ab 2030 bis zu 10,5 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart werden.

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

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

Die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – konnten wir im Vergleich zu 2006 um über 34 % reduzieren und liegen damit leicht über der angepassten Prognose aus dem Integrierten Zwischenbericht 2020 des DB-Konzerns. Seine absoluten Treibhausgasemissionen sind weiter zurückgegangen. Auch 2020 tragen die erreichten Steigerungen erneuerbarer Energieträger im Bahnstrommix dazu bei, dass der DB-Konzern sich weiterhin auf dem Weg zur Erreichung seines Klimaziels – einer Halbierung der spezifischen Treibhausgasemissionen bis 2030 – befindet.

#### ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX

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

Den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix hat der DB-Konzern 2020 weiter erhöht.

Im Januar 2020 hat der DB-Konzern einen Vertrag zur Direkt einspeisung von Solarstrom ins DB-Bahnstromnetz geschlossen. Der Photovoltaikpark Wasbek in Schleswig-Holstein wird 38 GWh pro Jahr direkt in das Bahnstromnetz einspeisen.

Der Ausbau der Versorgung unseres Bahnstromnetzes mit erneuerbaren Energien birgt jedoch nicht nur Herausforderungen für die Beschaffung, sondern auch für den Ausbau der Infrastruktur zur Energieversorgung. Statt weniger großer fossiler Kraftwerke, die konstant Energie liefern, muss der DB-Konzern seine Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung eher volatil ist, ertüchtigen. Die mit dem Bund geschlossene LuFV gibt uns dafür die Planungssicherheit, um notwendige Infrastrukturmaßnahmen im deutschen Bahnstromnetz durchzuführen. Bis 2030 wird der DB-Konzern an

acht Standorten Um- beziehungsweise Wechselrichter errichten, erneuern oder in der Leistung ausbauen. Um die erhöhte Komplexität im Bahnstromnetz auch künftig mit hoher Versorgungssicherheit zu managen, setzt der DB-Konzern außerdem auf Sensorik und künstliche Intelligenz.

#### ENERGIEEFFIZIENZ

Die wesentlichste langfristige Maßnahme des DB-Konzerns zur Steigerung der Energieeffizienz ist die umfassende Elektrifizierung seines Streckennetzes. Der DB-Konzern fokussiert sich kurz- und mittelfristig auf den Einsatz von Hybridantrieben in seinen Lokomotiven und Triebzügen sowie die Entwicklung klimaneutraler alternativer Antriebe und Kraftstoffe.

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

## STATIONÄRE ENERGIEVERBRÄUCHE

Die rund 5.400 Bahnhöfe und die Werke und Gebäude des DB-Konzerns in Deutschland sowie weltweit mehr als 2.100 Standorte von DB Schenker machen gemeinsam mit den Standorten von DB Arriva und von DB Cargo im europäischen Ausland sowie den Stellwerken von DB Netze Fahrweg 8,5% des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden in den Vorjahren für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie auch 2020 bei den Konzerngesellschaften Energieaudits durchgeführt. Die DB Energie GmbH, die DB Regio AG, die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB Fernverkehr AG und die DB Station&Service AG betreiben seit dem Jahr 2016 jeweils ein Energiemanagementsystem (ENMS) nach ISO 50001.

## NATUR- UND RESSOURCENSCHUTZ

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

Mit dem Klimawandel gehen immer stärker Extremwetterereignisse einher, die uns als Infrastrukturbetreiber stark betreffen. Der DB-Konzern will seine Widerstandsfähigkeit gegen diese Gefahren steigern und entwickelt Strategien und Maßnahmen, um in Gefahrensituationen schnell und gezielt reagieren zu können. Er treibt eine effiziente Ressourcennutzung mit der Wiederverwendung und dem Recycling von Materialien voran. Sein Ziel ist es, die Recyclingquote seiner Abfälle bei über 95% zu halten. Insbesondere bei Bauabfällen erreicht der DB-Konzern aufgrund einer umfassenden Wiederverwertung eine sehr hohe Recyclingquote. Bei seinen weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, wird der DB-Konzern diese in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement ebenfalls steigern. Daneben verlängert der DB-Konzern durch das Redesign, insbesondere von Schienenfahrzeugen, den Lebenszyklus seiner Produktionsmittel, setzt Recyclingmaterialien ein und optimiert seine Materialkreisläufe kontinuierlich. Mit dem Einsatz von innovativen 3D-Druck-Verfahren stellt der DB-Konzern gezielt

Ersatzteile selbst her, um auch den Rohstoffverbrauch in der Instandhaltung zu reduzieren. Der DB-Konzern hat bereits über 20.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 180 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt.

## Biodiversität und Vegetationsmanagement

### PROJEKT ZU GLYPHOSAT-AUSSTIEG

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

## Ressourcenschutz

Der maßgebliche Beitrag des DB-Konzerns zum Ressourcenschutz liegt in der Stärkung der Kreislaufwirtschaft. Insbesondere im materialintensiven Geschäft der Infrastruktur, aber auch im Fahrzeugbereich, lassen sich sehr viele Materialien recyceln. Damit hält der DB-Konzern möglichst viele Materialien und Stoffe im Wirtschaftskreislauf – die Notwendigkeit zur Neugewinnung von Rohstoffen und die damit verbundenen negativen Umweltauswirkungen werden reduziert.

### RECYCLINGQUOTE

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

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

### ABFALLMANAGEMENT

Durch die Erfassung und Sammlung einzelner Abfallarten konnte der DB-Konzern Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen. Damit entspricht der DB-Konzern den Grundsätzen der Kreislaufwirtschaft. Er ist in der Lage, fast jede Abfallart getrennt als Einzelfraktion zu entsorgen.

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

### Transport von gefährlichen Gütern und Abfällen

Der verantwortungsvolle Transport von gefährlichen Gütern und Abfällen steht bei uns an der Tagesordnung. DB Schenker verfügt über eine Erlaubnis zur Beförderung gefährlicher Abfälle. DB Cargo ist für den Transport von Abfällen aller Art als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert und hat damit die Voraussetzungen geschaffen, jederzeit fachgerecht und verantwortungsvoll gefährliche Abfälle transportieren zu können.

### LÄRMREDUZIERUNG

Das gemeinsam mit dem Bund gesetzte Ziel, die Belastung der Anwohner\*innen durch Schienenverkehrslärm an Schienenwegen des Bundes bis 2020 zu halbieren, hat der DB-Konzern 2020 übertroffen. Bis zum Jahresende 2020 wurden alle aktiven Güterwagen der DB Cargo-Flotte in Deutschland auf Flüsterbremsen umgerüstet sowie im Rahmen des Lärm-

sanierungsprogramms des Bundes insgesamt an 2.039 km Streckennetz aktive und passive ortsfeste Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

Die Lärmschutzaktivitäten führt der DB-Konzern im Zuge des ebenfalls 2020 neu beschlossenen Lärmschutzziels 2030/2050 an seinen Strecken und Fahrzeugen fort. Mit seiner Zwei-Säulen-Strategie für mehr Lärmschutz schafft er die Akzeptanz der Menschen vor Ort für eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene.

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

### Lärmschutzziel 2030/2050

Der DB-Konzern weiß, dass die weitere Entlastung der Anwohner\*innen von Schienenverkehrslärm eine wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche weitere Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ist. Deshalb hat er im September 2020 sein neues langfristiges Lärmschutzziel 2030/2050 beschlossen. Bis 2030 wird der DB-Konzern im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten.

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

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

DB Cargo und DB Fernverkehr unterstützen das Ziel mit Maßnahmen an ihren Schienenfahrzeugen. Bis 2025 werden die elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sein. DB Fernverkehr ersetzt bis 2025 alle Rangierloks

mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierloks. Bis 2030 wird DB Cargo alle im Fernbereich eingesetzten lauten Dieselloks ausgemustert haben. Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung und den Partnern aus der Industrie will der DB-Konzern die Forschung und Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben, um wirksamere Lärmschutzmaßnahmen umsetzen zu können.

### Lärmsanierung und -vorsorge

Seit 1999 hat der DB-Konzern die Lärmbelastung für Anwohner\*innen von Bahnstrecken mit dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm an den Schienenwegen des Bundes reduziert. Durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen, also Schallschutzwände und unter anderem Schallschutzfenster sowie Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, saniert der DB-Konzern besonders lärmbelastete Strecken.

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

### BHH-MITTELABRUF

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

### Auslösewertabsenkung

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

### Umrüstung und Neubeschaffung leiser Güterwagen

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

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

### Innovativer Güterwagen

DB Cargo und Europas größter Wagenhalter VTG erprobten in dem vom BMVI initiierten Forschungsprojekt »Innovativer Güterwagen« Technologien für einen leiseren, energieeffizienteren und intelligenten Güterwagen. Das BMVI stellte Mittel in Höhe von 21,5 Mio. € zur Verfügung. Das Projekt wurde im April 2019 erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt wurden bis Ende 2018 zwölf Prototypen gefertigt und im realen Betrieb getestet. Rund 150.000 km wurden dabei quer durch Europa zurückgelegt. Es wurden verschiedene innovative Komponenten kombiniert und eingebaut – beispielsweise wurde die Wirkung von Lärmschürzen, innovativen Bremsystemen und Raddämpfern an ausgewählten Güterwagengattungen getestet.

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

### Innovatives Lärmschutzprojekt I-LENA

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

# Soziales

- 36 > Personalplanung
- 36 > Recruiting
- 37 > Führung, Qualifizierung und Transformation
- 39 > Arbeit der Zukunft
- 41 > Mitarbeitendenzahl

## PERSONALPLANUNG

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

Der DB-Konzern hat begonnen, sein Berichtswesen zu automatisieren und zu flexibilisieren, um die HR-Performance über den gesamten Konzern durchgehend transparent zu machen.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügt der DB-Konzern über ein Instrument zur Analyse seiner längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dieses verschafft ihm einen einheitlichen und systematischen Blick auf die nächste Dekade hinsichtlich Personalunterdeckungen und -überdeckungen in den betriebskritischen Tätigkeiten. Der DB-Konzern hat begonnen, die SPP in Richtung eines Strategischen Workforce-Managements weiterzuentwickeln. Neben den quantitativen Aspekten ist der DB-Konzern bestrebt, auch qualitative Aspekte wie die sich verändernden Berufsanforderungen, Tätigkeitsprofile und Kompetenzen zu berücksichtigen, um zukünftig noch gezielter rekrutieren und qualifizieren zu können.

## RECRUITING

### Arbeitgeberattraktivität

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

Des Weiteren wurden zahlreiche Kampagnen für alle relevanten Zielgruppen des DB-Konzerns durchgeführt. Dabei lag der Fokus insbesondere auf den stark nachgefragten Fachberufen. Die aktuelle Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« wurde für die jeweiligen Kanäle spezifisch weiterentwickelt. So hat sich der DB-Konzern auch in den Arbeitgeber Rankings mehrheitlich verbessert. Insbesondere in den jungen Zielgruppen hat er an Attraktivität gewonnen. Der DB-Konzern hat sich beispielsweise im trendence Absolventenbarometer Ingenieurwissenschaften auf Platz 10 und im trendence Schülerbarometer auf Platz 17 verbessert.

Der DB-Konzern hat sich beispielsweise im trendence Absolventenbarometer Ingenieurwissenschaften auf Platz 10 und im trendence Schülerbarometer auf Platz 17 verbessert.

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

### Neueinstellungen

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

Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichnete der DB-Konzern 2020 21.700 externe Neueinstellungen. Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung seiner zentralen strategischen HR-Ziele und zu seiner Robustheit.

## FÜHRUNG, QUALIFIZIERUNG UND TRANSFORMATION

### Qualifizierung und Ausbildung

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

Um das zusätzliche Personal gut und schnell qualifizieren zu können, erhöht der DB-Konzern kontinuierlich seine Kapazitäten. Da viele bahnspezifische Berufe nicht auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sind, ist der DB-Konzern einer der größten Ausbilder Deutschlands.

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

Die zielgerichtete und effiziente Qualifizierung von Mitarbeitenden ist ein wichtiges strategisches Themenfeld. Der DB-Konzern möchte bahnspezifisches Fachwissen im Unternehmen halten und gleichzeitig die Mitarbeitenden für die Anforderungen einer sich verändernden Arbeitswelt befähigen. In der Corona-Krise wurden die Berufsausbildung und die weiteren Qualifizierungswege über virtuelle Lernformate weitgehend sichergestellt. Teilweise wurden die dafür benötigten Formate innerhalb kürzester Zeit als digitale Angebote neu konzipiert. Alle Nachwuchskräfte des ersten Lehr-/Studienjahres haben 2020 ein mobiles Endgerät erhalten. Die Ausstattung mit mobilen Endgeräten war ein wesentlicher Faktor für die erfolgreiche Fortführung der Nachwuchsprogramme während der Corona-Pandemie. Die Abschlussprüfungen konnten innerhalb des zeitlichen Rahmens der bestehenden Ausbildungsverträge abgelegt werden und der neue Jahrgang konnte pünktlich zum Ausbildungsstart im September 2020 das erste Lehrjahr im DB-Konzern antreten.

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

### Mitarbeitendenbindung und -entwicklung

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

- > **Leisten:** »mein Performance Management« stellt den ehrlichen Dialog über Leistung in den Mittelpunkt, mit dem Ziel, unsere Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. Basierend auf den Erfahrungen im Bereich Führungskräfte wurden die Instrumente »meine Leistung« und »mein Impuls-Feedback« im Berichtsjahr weiterentwickelt und der flächendeckende Rollout für rund 180.000 Mitarbeitende vorbereitet, der im Zusammenhang mit der Corona-Krise auf den 1. Januar 2021 verschoben wurde. Mit der Einführung eines verpflichtenden Leistungsbeitrags in der Dimension »Frauen in Führung« für alle Führungskräfte ab der Ebene der leitenden Führungskraft stellt »meine Leistung« außerdem eine wichtige Weiche, um die Zielgröße von 30% Frauen in Führung bis 2024 zu erreichen.
- > **Lernen:** Das konzernweite Angebot von DB Akademie und DB Training wurde 2020 erweitert. Die DB Lernwelt hat sich dabei als zentrale Lernplattform weiter etabliert. Über

165.000 registrierte Nutzer\*innen können neben geschäftsfeldspezifischen Inhalten auf rund 250 Lerneinheiten zu den Themen Strategie, Digitalisierung, Lean-Management/DB Exzellenz sowie Umwelt und Nachhaltigkeit zugreifen. Damit bietet die DB Lernwelt die Möglichkeit, auch eigenverantwortlich und selbstorganisiert zu lernen und sich weiterzuentwickeln.

- > **Entwickeln und Besetzen:** Die strategische Nachfolgeplanung dient dazu, frühzeitig Nachfolgerisiken zu erkennen, Nachfolgeszenarien zu planen und Besetzungen zu beschleunigen. Qualität und Diversität sollen bei Besetzungen durch die Nachfolgeplanung erhöht werden, und gleichzeitig bekommen Mitarbeitende und Führungskräfte mehr Orientierung für ihre konzernweite berufliche Entwicklung. 2020 bezog sich die Nachfolgeplanung auf rund 800 Funktionen des oberen und Top-Managements. Zudem wurde ein erstes Pilotprojekt für rund 25 Funktionen betrieblicher Führungskräfte durchgeführt.
- > **Ein- und Umsteigen:** Ist eine Besetzungsentscheidung getroffen, unterstützt ein Einstiegsmanagement dabei, sich auf die neuen Aufgaben optimal vorzubereiten. Beim DB-Konzern wird das Einstiegsmanagement sowohl digital als auch durch eine persönliche Begleitung unterstützt. Mit einem Generationenmanagement werden die Integration und gegenseitiges Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitenden gefördert.

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

### 15 Ausbausteine der Mitarbeitenden

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

### Mitarbeitendenzufriedenheit und Unternehmenskultur

Unter dem Motto »Teilnehmen – Teil sein« konnten rund 340.000 Mitarbeitende in 83 Ländern an der fünften DB-Mitarbeitendenbefragung teilnehmen. Seit 2012 führt der DB-Konzern alle zwei Jahre eine konzernweite Mitarbeitendenbefragung durch. Gemessen werden die Zufriedenheit mit der Arbeit, die Verbundenheit mit dem Unternehmen sowie die Motivation und das Engagement der Mitarbeitenden. 2020 wurde außerdem erhoben, wie die Starke Schiene und der Kompass für ein starkes Miteinander im Arbeitsalltag des DB-Konzerns verankert sind.

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

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

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

## ARBEIT DER ZUKUNFT

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

### Zukunftsfähige Beschäftigungsbedingungen

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

### TARIFPAKET BÜNDNIS FÜR UNSERE BAHN

Im Mai hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Mit dem Paket leistet der DB-Konzern gemeinsam mit der EVG einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Krise im DB-Konzern. Mit dem erzielten Tarifabschluss ist es in schwierigen Zeiten gelungen, auch weiterhin in Personal, Qualifizierung und Einstellungen zu investieren.

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

## FLEXIBLE GESTALTUNG DER ARBEITSZEIT

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

In diesem Zusammenhang bietet der DB-Konzern zum Beispiel seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmenden sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr nehmen oder ein erhöhtes Entgelt wählen. 2020 haben sich zum Beispiel von den rund 159.800 Tarifarbeitnehmenden im Geltungsbereich der Regelung rund 59% für die sechs Tage zusätzlichen Urlaub entschieden.

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

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

In den Betrieben mit Schicht- und Wechseldienst stärkt der DB-Konzern im Rahmen von sogenannten betrieblichen Arbeitszeitprojekten die Beteiligung und Partizipation der Mitarbeitenden an der Arbeitszeitgestaltung sowie die Individualisierung der Arbeitszeitgestaltung. Im Rahmen eines standardisierten Projektvorgehens und einer mit den Tarifparteien und Geschäftsfeldern abgestimmten Projektschablone erfolgt unter aktiver Einbindung der Mitarbeitenden die Suche nach passenden, machbaren, kundengerechten und

nachhaltigen Lösungen – immer im Abgleich zwischen den Wünschen der Mitarbeitenden sowie betrieblichen und wirtschaftlichen Erfordernissen. Ein 2020 neu entwickelter Leitfaden zur Partizipation der Arbeitszeitgestaltung verschafft einen Überblick über bereits bestehende Modellansätze im DB-Konzern und gibt Orientierung zur Umsetzung eines eigenen Arbeitszeitmodells oder -projekts.

### **MOBILITÄTSLEISTUNGEN UND GEFÖRDERTER WOHNRAUM**

In vielen Metropolregionen führt ein angespannter Wohnungs- und Bewerbungsmarkt dazu, dass Rekrutierungsbemühungen erschwert werden. Mit einer neuen digitalen Wohnungsbörse erleichtert der DB-Konzern seinen Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig hat der DB-Konzern die Zusammenarbeit mit weiteren Wohnungsgesellschaften intensiviert und vertraglich modernisiert. Hierzu hat er 2020 Kooperationsverträge mit drei großen Wohnungsunternehmen abgeschlossen, die seinen Mitarbeitenden kautionsfreien und unkomplizierten Zugang zu einem Pool von rund 420.000 Wohnungen ermöglichen. Daneben analysiert der DB-Konzern auch die Bedarfslage seiner Mitarbeitenden in anderen Regionen wie Hamburg und Baden-Württemberg, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und umsetzen zu können.

Der DB-Konzern strebt an, all seinen Mitarbeitenden zukünftig ein vielseitiges, grünes und dabei flexibles und unkompliziertes Mobilitätsportfolio aus vor allem bahneigenen und digital verwaltbaren Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad oder auch die Freifahrten, insbesondere im SPFV, bilden hierbei den für die Mitarbeitenden bereits gelegten Grundstein. Außertarifliche und leitende Angestellte können darüber hinaus zu Sonderkonditionen unser Bikesharing-Angebot Call a Bike und unser Carsharing-Angebot Flinkster nutzen und die BahnCard100 statt Firmenwagen wählen. Auch für den Weg zur Arbeit will der DB-Konzern mehr Mitarbeitenden den Zugang zu günstigen Angeboten für das monatliche Verbund-Jobticket ermöglichen. Hierzu plant er den sukzessiven Abschluss von vorteilhaften Kooperationsverträgen mit Verkehrsverbänden. Der erste richtungsweisende Vertrag wurde bereits mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) abgeschlossen.

### **MODERNES GESUNDHEITSMANAGEMENT**

Während der Corona-Krise konnte der DB-Konzern wichtige Mobilitätsangebote durchgehend gewährleisten. Hieran hat insbesondere die Krisenstabsarbeit des betrieblichen Gesundheitsmanagements einen wichtigen Anteil. Das betriebliche Gesundheitsmanagement folgt mit seinen Aktivitäten und

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

### **Zukunft der Arbeit und Diversity**

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

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

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

Unter dem Motto »Mehr sehen. Mehr erkennen. Mehr erreichen.« drehte sich in der diesjährigen zweiten konzernweiten Diversity-Woche alles um das Thema unbewusste Vorurteile. Ziel der digitalen Veranstaltung war es, Vielfalt im DB-Konzern zu zeigen und zu diskutieren und sich zu vernetzen. Konkrete Möglichkeiten, Vielfalt im Arbeitsalltag zu befördern, wurden über Filme, Vorträge, Workshops, Tipps & Tricks und ein DB-spezifisches »Diversity&Inclusion«-Online-Training vermittelt.

### 30% FRAUEN IN FÜHRUNG

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

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

### Transformationsprojekt Smart HR

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

### MITARBEITENDENZAHL

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

Mitarbeitende per 31.12. (in VZP)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Mitarbeitende	8.875	8.421	+ 454	+ 5,4
Auszubildende	197	170	+ 27	+ 15,9
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>9.072</b>	<b>8.591</b>	<b>+ 481</b>	<b>+ 5,6</b>

Per 31. Dezember 2020 ist die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG gestiegen. Auch im Jahresdurchschnitt lag sie mit 8.775 Mitarbeitenden über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 8.220 Mitarbeitende).

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 42 > Corona-Pandemie: deutlich verschlechtertes Umfeld
- 43 > Ergebnisentwicklung
- 44 > Finanzlage
- 46 > Vermögenslage

## CORONA-PANDEMIE: DEUTLICH VERSCHLECHTERTES UMFELD

### Rahmenbedingungen

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

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

Quelle: Oxford Economics

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

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

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

Die großen Wirtschaftsregionen sind von der Wirtschaftskrise unterschiedlich stark betroffen. China gelang es durch drastische Maßnahmen vergleichsweise schnell, eine weitere Verbreitung des Virus einzudämmen und so die Auswirkungen auf die Wirtschaft zu begrenzen. China ist unter den großen Wirtschaftsnationen die einzige, deren Wirtschaft auch 2020 wuchs, wenn auch deutlich moderater als in den Vorjahren. In der Region Asien/Pazifik nahm das Wachstum in der Folge nur geringfügig ab. Deutlich stärker war die Abnahme in den USA und ganz Nordamerika. Da die Bedeutung des Außenhandels und grenzüberschreitender Produktionsketten im Vergleich zu Europa oder einigen asiatischen Ländern geringer ist, gab es jedoch auch weniger von außen wirkende negative Effekte.

Europa trafen die Auswirkungen der Corona-Pandemie stärker. Vor allem in den großen westeuropäischen Volkswirtschaften Vereinigtes Königreich, Italien, Spanien und Frankreich brachen die Wirtschaftsleistungen stark ein. Die Wirtschaft in den Ländern Skandinaviens und Osteuropas litt hingegen weniger; auch Deutschland verzeichnete einen vergleichsweise weniger starken, dennoch substanziellen Rückgang der Wirtschaftsleistung. In Deutschland wirkte sich die starke Abhängigkeit vom Außenhandel insbesondere bei Investitionsgütern negativ aus. Aufgrund solider Staatsfinanzen war Deutschland jedoch besser als andere Länder gerüstet, um den negativen Folgen der Corona-Pandemie zu begegnen.

Unter anderem wurde die Wirtschaft mit Krediten, steuerlichen Entlastungen sowie dem Kurzarbeitsprogramm unterstützt. Stützend wirkten sich auch der niedrigere Ölpreis sowie die weiter sehr expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) auf die europäische Wirtschaft aus.

## Energiemärkte

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

### BRENTÖL

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

Quelle: Thomson Reuters

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

### STROM UND EMISSIONSZERTIFIKATE

Strommarkt	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
<b>GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH</b>				
Durchschnittspreis	40,5	48,1	- 7,6	- 15,8
Höchstpreis	50,0	53,5	-	-
Tiefstpreis	33,9	41,6	-	-
Jahresendpreis	50,0	45,0	+ 5,0	+ 11,1
<b>EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO<sub>2</sub></b>				
Durchschnittspreis	24,8	24,9	- 0,1	- 0,4
Höchstpreis	33,5	30,0	-	-
Tiefstpreis	14,3	18,4	-	-
Jahresendpreis	32,7	24,6	+ 8,1	+ 32,9

Quelle: Thomson Reuters

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

## ERGEBNISENTWICKLUNG

### Änderungen im Vorjahresvergleich

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich im Berichtsjahr nicht.

### Ergebnisentwicklung

Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Umsatzerlöse	1.223	1.198	+ 25	+ 2,1
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	3	- 1	- 33,3
Sonstige betriebliche Erträge	442	328	+ 114	+ 34,84
Materialaufwand	- 479	- 405	- 74	+ 18,3
Personalaufwand	- 758	- 730	- 28	+ 3,8
Abschreibungen	- 96	- 192	+ 96	- 50,0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.033	- 1.097	+ 64	- 5,8
Beteiligungsergebnis	- 4.232	943	- 5.175	-
Zinsergebnis	- 507	- 453	- 54	+ 11,9
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>- 5.438</b>	<b>- 405</b>	<b>- 5.033</b>	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1	- 1	-	-
<b>Jahresfehlbetrag</b>	<b>- 5.439</b>	<b>- 406</b>	<b>- 5.033</b>	-

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wurde im Berichtsjahr durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern geprägt. Das hat die Entwicklung aller übrigen Positionen vollständig überschattet.

Die Umsatzerlöse stiegen vor allem infolge von höheren Vermietungserlösen leicht.

Der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sowie übrigen sonstigen Erträgen.

Auf der Aufwandsseite kam es insgesamt zu einem leichten Rückgang:

- > Der Materialaufwand stieg unter anderem infolge höherer Aufwendungen für bezogene Waren sowie bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen.
- > Auch der Personalaufwand nahm vor allem tarifbedingt und infolge eines höheren Mitarbeitendenbestands deutlich zu. Zudem wirkte ein Anstieg der sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersvorsorge.

- > Gegenläufig gingen die Abschreibungen infolge des Wegfalls von Wertberichtigungen auf Forderungen aus dem Vorjahr deutlich zurück.
- > Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken spürbar. Dies resultierte unter anderem aus gesunkenen Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung sowie Beratungs- und Prüfungsleistungen. Gegenläufig wirkten unter anderem höhere Aufwendungen für IT sowie weitere sonstige Serviceleistungen.

Maßgeblich für die Entwicklung im Berichtsjahr war der deutliche Rückgang des Beteiligungsergebnisses infolge des Anstiegs der Aufwendungen aus Verlustübernahme (–2.777 Mio. €), insbesondere bei der DB Fernverkehr AG, der DB Cargo AG und der DB Regio AG, sowie der rückläufigen Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (–1.327 Mio. €). Hier wirkte neben der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG vor allem die operative Entwicklung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG. Ergebnisreduzierend wirkten sich darüber hinaus vorgenommene Wertberichtigungen (–986 Mio. €) auf Anteile an verbundenen Unternehmen, vor allem der Arriva-Investments, aus. Gegenläufig positiv wirkte unter anderem das verbesserte Ergebnis der Schenker AG.

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

Die Steuerposition blieb unverändert.

Insgesamt ergaben sich daher infolge des coronabedingt starken Rückgangs des Beteiligungsergebnisses eine deutliche Verschlechterung des Ergebnisses nach Steuern und ein deutlicher Jahresfehlbetrag.

### Abweichungen von der Prognose zur Ertragslage

Die Entwicklung der DBAG im Berichtsjahr deckt sich infolge der Entwicklung des Beteiligungsergebnisses mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2020. Jedoch lag das Jahresergebnis deutlich unter dem Vorjahresniveau.

## FINANZLAGE

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

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

Die Corona-Pandemie hat den DB-Konzern vor besondere Herausforderungen gestellt, die sich auch in der Finanzlage widerspiegeln und zu einem deutlich erhöhten Finanzierungsbedarf geführt haben, da die vom Bund geplante Stärkung des Eigenkapitals der DBAG bis Ende des Berichtsjahres noch keine beihilferechtliche Freigabe erhalten hat.

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

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

- > Für die langfristige Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) zur Verfügung, dessen Volumen 2020 erhöht wurde. Unter dem EDIP wurden 2020 zehn Senioranleihen (Gesamt-volumen: 5,3 Mrd. €) emittiert. Gegenläufig wurden Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 2,1 Mrd. € getilgt. Der Auslastungsgrad ging in der Folge per 31. Dezember 2020 leicht auf rund 78% zurück (per 31. Dezember 2019: rund 81%).

- > Darüber hinaus steht dem DB-Konzern ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter diesem Programm wurde 2020 eine Anleihe (Volumen: 0,1 Mrd. €) begeben. Der Auslastungsgrad stieg per 31. Dezember 2020 auf rund 28% (per 31. Dezember 2019: rund 24%).
- > Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 31. Dezember 2020 nicht in Anspruch genommen war (Auslastungsgrad per 31. Dezember 2019: rund 30%).
- > Zudem verfügte der DB-Konzern per 31. Dezember 2020 über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren. Diese beinhalten auch in 2020 vereinbarte kurzfristige Kreditlinien in Höhe von 3,0 Mrd. €, die der Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten Stärkung des Eigenkapitals der DB AG dienen (Brückenfinanzierung) und nahezu vollständig ausgenutzt wurden.
- > Darüber hinaus konnte der DB-Konzern per 31. Dezember 2020 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 2,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2019: 2,7 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

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

### Kreditrating-Einstufungen

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kreditratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines

Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des DB-Konzerns auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer, dem Bund, und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

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

Moody's hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen und den Ausblick bestätigt.

### Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34.172	28.102	+ 6.070	+ 21,6
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.870	169	+ 2.701	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	208	210	- 2	- 1,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	45	- 8	- 17,8
Sonstige	175	1.097	- 922	- 84,0
<b>Insgesamt</b>	<b>37.463</b>	<b>29.623</b>	<b>+ 7.840</b>	<b>+ 26,5</b>

Die Verbindlichkeiten stiegen per 31. Dezember 2020 durch die Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten Stärkung des Eigenkapitals der DB AG deutlich an:

- > Wesentlicher Treiber waren die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Diese erhöhten sich maßgeblich infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance. Zudem wirkten höhere Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen.

- > Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen im Wesentlichen infolge einer höheren Inanspruchnahme von Kontokorrentkrediten deutlich.
- > Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind annähernd unverändert geblieben.
- > Die sonstigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen tilgungsbedingt zurückgegangen.

## Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 46 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 31 Mio. €). Ursächlich waren vor allem höhere Investitionen in Mietereinbauten sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

## Kapitalflussrechnung

Kurzfassung Kapitalflussrechnung (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	- 968	- 692	- 276	+ 39,9
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 3.747	- 1.200	- 2.547	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	1.302	2.330	- 1.028	- 44,1
<b>Veränderung des Finanzmittelbestands</b>	<b>- 3.413</b>	<b>438</b>	<b>- 3.851</b>	<b>-</b>
Finanzmittelfonds per 31.12.	- 901	2.512	- 3.413	- 136

- > Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit stieg im Berichtsjahr infolge einer höheren Inanspruchnahme von Rückstellungen deutlich.
- > Die spürbare Zunahme des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit wurde vor allem durch eine höhere Nettoinanspruchnahme der DB-Konzernfinanzierung durch die Tochtergesellschaften (- 1.958 Mio. €) und gesunkene Nettozuflüsse aus Ergebnisabführungen/-übernahmen und Dividenden (- 582 Mio. €) verursacht.
- > Der geringere Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus einer niedrigeren Nettoeinzahlung aus der Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten (- 566 Mio. €) sowie einem geringeren Mittelzufluss aus der Veränderung von Cashpooling-Verbindlichkeiten (- 481 Mio. €).

Im Saldo erfolgte daraus ein Finanzmittelabfluss, sodass die DB AG per 31. Dezember 2020 über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich niedrigeren Finanzmittelfonds verfügte.

## Abweichungen von der Prognose zur Finanzlage

Die Entwicklung der DB AG im Berichtsjahr deckt sich weitestgehend mit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2019 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2020.

Die Verschuldung des DB-Konzerns entwickelte sich unter anderem getrieben durch die notwendig gewordene Brückenfinanzierung für die geplante Stärkung des Eigenkapitals der DB AG noch schwächer als erwartet.

## VERMÖGENSLAGE

### Bilanz

Bilanzstruktur per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	48.861	46.997	+ 1.864	+ 4,0
<b>AKTIVSEITE</b>				
Anlagevermögen	39.744	36.929	+ 2.815	+ 7,6
Umlaufvermögen	9.116	10.066	- 950	- 9,4
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	1	2	- 1	- 50,0
<b>PASSIVSEITE</b>				
Eigenkapital	6.071	12.160	- 6.089	- 50,1
Rückstellungen	5.307	5.188	+ 119	+ 2,3
Verbindlichkeiten	37.463	29.623	+ 7.840	+ 26,5
davon zinspflichtig	33.296	28.263	+ 5.033	+ 17,8
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	20	26	- 6	- 23,1

Bilanzstruktur per 31.12. (in %)	2020	2019
<b>AKTIVSEITE</b>		
Anlagevermögen	81,3	78,6
Umlaufvermögen	18,7	21,4
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
<b>PASSIVSEITE</b>		
Eigenkapital	12,4	25,9
Rückstellungen	10,9	11,0
Verbindlichkeiten	76,7	63,0
davon zinspflichtig	68,1	60,1
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2020 gestiegen.

- > Das Anlagevermögen lag über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (+3.816 Mio. €) erhöhten sich aufgrund eines insgesamt gestiegenen Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften insbesondere bei der DB Fernverkehr AG, der DB Netz AG, der S-Bahn Hamburg sowie der DB Cargo AG. Gegenläufig wirkten rückläufige Anteile an verbundenen Unternehmen (-983 Mio. €), im Wesentlichen infolge der Wertberichtigung von Beteiligungen.
- > Das Umlaufvermögen lag deutlich unterhalb des Vorjahresendwerts. Ursächlich hierfür war insbesondere der Rückgang der liquiden Mittel (-712 Mio. €). Negativ wirkte außerdem ein Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (-645 Mio. €). Höhere Forderungen aus dem konzerninternen Cashpooling (+513 Mio. €) wurden dabei durch den Rückgang der Forderungen aus Finanzierung (-977 Mio. €), unter anderem Ergebnisabführungsverträge sowie kurzfristige Darlehen, mehr als kompensiert.

Strukturell ergab sich eine Verschiebung in Richtung des Anlagevermögen, was weiterhin die Aktivseite der Bilanz dominiert.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen das Eigenkapital sowie die Verbindlichkeiten.

- > Das Eigenkapital war sehr stark rückläufig. Dies resultierte aus dem Jahresfehlbetrag (-5.439 Mio. €) sowie der Dividendenausschüttung (-650 Mio. €).
- > Die Rückstellungen erhöhten sich. Dies resultierte aus höheren Pensionsrückstellungen (+212 Mio. €). Gegenläufig wirkte unter anderem ein Rückgang der sonstigen Rückstellungen (-85 Mio. €).
- > Die Verbindlichkeiten stiegen deutlich an. Ursächlich hierfür waren insbesondere die höheren Verbindlichkeiten infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance (+3.293 Mio. €) sowie höhere Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen (+2.777 Mio. €). Verstärkt wurde diese Entwicklung durch gestiegene Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+2.701 Mio. €).

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

## Einkaufsvolumen

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

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

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

# Chancen- und Risikobericht

48 > Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

49 > Wesentliche Chancen und Risiken

## CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Infolge der hohen Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie haben wir 2020 die Risikoberichterstattung der ersten beiden Berichte auf die Corona-Pandemie fokussiert. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

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

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

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

### Wesentliche Merkmale des IKS und des RMS im Hinblick auf den Konzernrechnungslegungsprozess

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

Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

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

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Beachtung der konzernweit geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

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

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

### **Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung**

Die wesentlichen Risiken für den DB-Konzern resultieren aktuell vor allem aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage im Personenverkehr. Eine Erholung der Nachfrage ist von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation. Gleichermaßen relevant sind die vollständige Umsetzung der geplanten und in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie möglicherweise zusätzlich erforderlichen Gegensteuerungs- und Kompensationsmaßnahmen. Dazu gehören insbesondere die Maßnahmen zur geplanten Eigenkapitalstärkung sowie der Abschluss der laufenden beihilferechtlichen Verfahren.

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis des RMS des DB-Konzerns. Sehr wahrscheinliche Chancen und Risiken (EW > 70%) sind bereits in der Mittelfristplanung verarbeitet worden. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr hat es keine wesentlichen methodischen Änderungen an diesem System gegeben.

Per 31. Dezember 2020 lagen die Risikoschwerpunkte (wahrscheinliche Risiken) des DB-Konzerns neben den Corona-Risiken in den Bereichen Recht und Verträge sowie Regulierung.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus (wahrscheinliche Chancen) bestehen vor allem in zusätzlichen öffentlichen Unterstützungsleistungen für den Personenverkehr in Deutschland und Europa sowie im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

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

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

## **WESENTLICHE CHANCEN UND RISIKEN**

### **Konjunktur, Markt und Wettbewerb**

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

- > Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in unseren Märkten.

- > Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen unter anderem auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.
  - > Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) vor allem auf die Aktivitäten von DB Arriva haben. Das Marktvolumen wird ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, indem neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.
  - > Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
    - > Im Fernverkehr steht der DB-Konzern in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit Fernbus und Flugzeug.
    - > Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um sich im Wettbewerb behaupten zu können, optimiert der DB-Konzern fortlaufend sein Ausschreibungsmanagement und seine Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und seine Effizienz zu verbessern, hat der DB-Konzern bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.
    - > Im SGV herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, beispielsweise durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
    - > Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch eine Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagiert der DB-Konzern mit einer fortlaufenden Optimierung seiner Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur.
- Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um sich im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn setzt der DB-Konzern die Strategie Starke Schiene um, um insbesondere die Produktqualität signifikant zu verbessern.
- Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus dem Trend zur Digitalisierung:
- > effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
  - > verbesserte und neue digitale Dienstleistungen,
  - > erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.
- Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld unter anderem aus folgenden Entwicklungen ergeben:
- > Neue Wettbewerber: Auf unseren Märkten werden zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie zum Beispiel Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv.
  - > Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. Vor allem Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.
  - > Verschiebung der Wertschöpfung: Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung Zusatzleistungen verschieben.
  - > Integrierte On-Demand-Mobilität: Mobility-as-a-Service- (MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
  - > Der Druck auf die öffentliche Hand steigt, auf günstige Angebote zurückzugreifen. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
  - > Supply-Chain-Visibility: Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
  - > Güterstruktureffekt: Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren.
- Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, hat der DB-Konzern unter anderem seine Digitalisierungsstrategie entwickelt.

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

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

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

## Produktion und Technik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dem begegnet der DB-Konzern durch ein voraussichtliches Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement folgt internationalen Standards gemäß ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cybersecurity Framework.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, wurde eine Bandbreite von Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahe Einspielen von Software-Aktualisierungen) umgesetzt. Angemessene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere

Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerkinfrastruktur ist dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

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

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

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

## Personal

Für die erfolgreiche Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist der DB-Konzern auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen.

- > Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie Wissensverlust, insbesondere bei bahnspezifischen Berufen.
- > Risiken wirkt der DB-Konzern insbesondere durch die Verbesserung seiner Arbeitgeberattraktivität, umfangreiche Recruitingmaßnahmen, die Neugestaltung von Ausbildung und Funktionsausbildung (Umschulung), den Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten und Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung sowie zum effektiven Wissensmanagement entgegen.
- > Zudem gilt es, herauszustellen, inwieweit Automatisierungspotenziale erschlossen und ausgeschöpft werden können, um den Risiken des Fachkräftemangels entgegenzuwirken.
- > Der DB-Konzern hat einen relativ hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das tariflich vereinbarte Wahlmodell.
- > Gerade vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Krise mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt, wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen.

- > Laufende Tarifverhandlungen mit der GDL bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitsk Kampfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen, die zudem Auswirkungen auf den Abschluss mit der EVG haben können. Die Risiken und Konsequenzen daraus bedürften je nach Verlauf und Ergebnis einer neuen Bewertung.
- > Die Krise trifft die ganze Branche hart. So ergeben sich temporär Möglichkeiten, Fachkräfte einzustellen, die unter anderen Umständen nicht auf dem Arbeitsmarkt zu finden wären.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist die digitale Transformation des DB-Konzerns erfolgskritisch.

- > Neue technische Möglichkeiten, insbesondere aus dem Bereich der Digitalisierung, führen zu sich verändernden Arbeitsinhalten.
- > Der DB-Konzern beschäftigt sich intensiv mit Tätigkeitsprofilen der Zukunft und versucht, rechtzeitig den daraus resultierenden Implikationen für Qualifizierung und Nachführung nachzugehen.
- > Die Corona-Krise hat gezeigt, inwieweit Prozesse der Qualifizierung und Ausbildung robust zentrale Synergien entfalten und dezentral aufgestellt werden müssen, um auch in Krisen zu funktionieren (Beispiel Triebfahrzeugführer\*innen-Akademie). Hier reagiert der DB-Konzern mit der Fortsetzung seiner umfassenden Digitalisierungsinitiative.

Sowohl die zunehmende Digitalisierung der Arbeit und neue Anforderungen der jüngeren Generationen als auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie zeigen, wie wichtig moderne Arbeitswelten und neue Formen der Zusammenarbeit für die Resilienz und Innovationskraft sind.

- > Neues Arbeiten (New Work) als moderner Ansatz für Zusammenarbeit und Führung wird im Rahmen der zahlreichen Initiativen und Communitys im DB-Konzern vorangetrieben, zum Beispiel »Menschen. Machen. Zukunft.«, Digitaler Wandel, H-Zukunftslabs, Netzwerk Agile Inseln, Office-365-Lernbegleiter-Community und viele mehr.
- > Gezieltes Diversity-Management fördert die interkulturelle Zusammenarbeit und den generationenübergreifenden Austausch sowie die Wertschätzung gegenüber der Andersartigkeit von Menschen – Ziele sind höhere Leistungsfähigkeit und Kreativität, besserer Wissenstransfer und eine höhere Arbeitgeberattraktivität, die sich langfristig positiv auf die Innovationskraft und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern auswirken können.
- > Durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik hat der DB-Konzern die Chance, Mitarbeitende langfristig zu binden. Dazu tragen flexible Arbeitszeitmodelle und altersgerecht gestaltete Arbeitsplätze, seine Beschäftigungssicherung, neue Partizipationsmöglichkeiten sowie die intensive Arbeit an der Unternehmenskultur bei.

## Regulierung

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

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

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

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

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

## Beschaffungs- und Energiemarkt

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

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

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

Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung der Beschaffungsprozesse resultieren Chancen, weitere Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

Spürbare Trassenpreiserhöhungen außerhalb Deutschlands können infolge der Wettbewerbssituation nicht immer an die Kund\*innen durchgereicht werden.

## Kapitalmarkt und Steuern

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

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

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

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

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze. Um steuerliche Risiken weitestmöglich zu minimieren, verfolgt der DB-Konzern eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und führt ein Tax-Compliance-Management-System ein.

## Recht und Verträge

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

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

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

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und rund 20.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

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

### **Besondere Ereignisse**

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

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

## **Weitere Themen**

### **PROJEKTRISIKEN**

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

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

### **INFRASTRUKTURFINANZIERUNG**

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die LuFV III und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene, die über Mehrverkehr auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung.

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

### **POLITISCHE RISIKEN**

Die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, hat auch Darlehen an Staatsbahnen mit mittlerweile schlechten Bonitätseinstufungen der garantierenden Staaten ausgereicht. Sollten diese Staatsbahnen ihren finanziellen Verpflichtungen gegen-

über der EUROFIMA nicht nachkommen, könnte dies Auswirkungen auf den Beteiligungsbuchwert haben und unter bestimmten Umständen Nachschusspflichten auslösen.

#### UMWELTRISIKEN

Ökologische Alleinstellungsmerkmale wie klimaneutrale Verkehre im Personen- und Güterverkehr auf Basis erneuerbarer Energien steigern die positive Wahrnehmung bei unseren Kund\*innen. Die Aktivitäten des DB-Konzerns zum Klimaschutz wirken sich positiv auf die Reduzierung von Treibhausgasen aus. Dennoch müssen unsere Mobilitätsangebote durchgehend klimaneutral werden, um den Klimavorteil abzusichern. Die Verschärfung von Umweltschutzgesetzen birgt Chancen und Risiken für den DB-Konzern. Chancen ergeben sich vor allem für den Schienenverkehr. Allerdings können Maßnahmen wie Dieselfahrverbote auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten entfalten.

Extremwetterbedingte Schäden an unserer Infrastruktur führen unter anderem zu Erlöseinbußen, Pönalen sowie erhöhten Anforderungen an Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen. Zur Ausrichtung der Produktionsmittel auf Extremwetterereignisse und zur Vermeidung einer einge-

schränkten Betriebsqualität infolge von extremwetterbedingten Einschränkungen arbeitet der DB-Konzern unter anderem gemeinsam mit nationalen und internationalen Experten an der Anpassung externer technischer Regelwerke im Hinblick auf veränderte klimatische Bedingungen.

Extremwetterereignisse managen bedeutet für uns auch, mit schnellen Veränderungen und komplexen Auswirkungen umgehen zu müssen. Die heutigen Störungen sind zunehmend überregional und von längerer Dauer. Des Weiteren ist der DB-Konzern laut einer von ihm in Auftrag gegebenen Studie des Potsdam Instituts für Klimafolgenforschung so stark von den Folgen des Klimawandels betroffen wie kein anderes Großunternehmen in Deutschland. Vor dem Hintergrund der erwarteten zukünftigen Entwicklung von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland verfolgt der DB-Konzern neben einem aktiven Klimaschutz auch eine konsequente Entwicklung eines Resilienzmanagements, um die Folgen des Klimawandels durch geeignete Maßnahmen abzumildern.

# Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 Aktiengesetz (AktG) hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechts-

geschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

# Nachtrags- bericht

- 56 > **Drei Anleiheemissionen**
- 56 > **Verlängerung der Corona-Maßnahmen in Deutschland**
- 56 > **Veränderung im Vorstand der DB AG**

## DREI ANLEIHEEMISSIONEN

Über die DB Finance hat der DB-Konzern zum Jahresbeginn 2021 drei Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,2 Mrd. € emittiert:

ISIN	Emittent	Wäh- rung	Volu- men in Mio.	Volu- men in Mio. €	Kupon in %	Fällig- keit	Lauf- zeit in Jahren
CH0581947808	DB Finance	CHF	400	370	0,100	Jan. 2036	15,0
XS2295280411	DB Finance	GBP	300	339	0,375	Dez. 2026	5,8
XS2299091186	DB Finance	SEK	5.000	494	0,478	Feb. 2026	5,0

## VERLÄNGERUNG DER CORONA- MASSNAHMEN IN DEUTSCHLAND

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf den DB-Konzern für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

## VERÄNDERUNG IM VORSTAND DER DB AG

Das Vorstandsmitglied Prof. Dr. Sabina Jeschke, verantwortlich für das Ressort Digitalisierung & Technik, verlässt die DB AG und beabsichtigt, ihren Vorstandsvertrag vorzeitig zum 31. Mai 2021 zu beenden.

# Prognose- bericht

- 57 > Konjunkturelle Aussichten
- 57 > Verkehrsmärkte
- 59 > Beschaffungsmärkte
- 59 > Finanzmärkte
- 59 > Entwicklung der DBAG

## KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

- > Prognosen für die Entwicklung im Jahr 2021 basieren auf der Annahme, dass mit fortschreitender Impfung der Bevölkerung ab dem Frühsommer 2021 die schrittweise Rückkehr zu überwiegend ungestörten wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten möglich sein wird.

Voraussichtliche Entwicklung (in %)	2020	2021
Welthandel	-5,9	+9,0
BIP Welt	-3,7	+5,5
BIP Euro-Raum	-6,9	+4,0
BIP Deutschland	-5,3	+3,5

Stand Februar 2021. Prognosen für 2021 auf halbe Prozentpunkte gerundet.  
Quelle: Oxford Economics

Für 2021 wird eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft erwartet, die jedoch in vielen Regionen nicht ausreichen wird, die Verluste des Krisenjahres 2020 aufzuwiegen, so dass dort die Wirtschaftsleistung voraussichtlich erst 2022 wieder den Stand von 2019 erreicht. Verzögerungen bei der Bekämpfung der Corona-Pandemie könnten diese Prognose noch einmal verschlechtern.

Hinzu kommt, dass die Unternehmen weiterhin durch bereits vor der Corona-Krise bestehende Entwicklungen belastet werden. Hierzu gehören Handelskonflikte, geopolitische Konflikte und die nach wie vor in ihrem Ausmaß schwer einzuschätzenden Folgen des Brexits. Hinzu kommt, dass die Corona-Krise die Staatsverschuldung nicht nur in Deutschland, sondern auch in vielen anderen Staaten erhöht hat. Sollten die Finanzmärkte das Vertrauen in die Kreditwürdigkeit dieser Staaten verlieren, könnten weitreichende Folgen für das gesamte Finanzsystem drohen.

Aus den genannten Gründen erwartet der DB-Konzern, dass sich Unternehmen bei den Investitionen weiterhin zurückhalten, was wiederum die weiteren Aussichten auf Wirtschaftswachstum schmälert. Gerade Deutschland als wichtiger Produzent von Investitionsgütern dürfte von der genannten Entwicklung betroffen sein.

## VERKEHRSMÄRKTE

### Personenverkehr

Voraussichtliche Marktentwicklung (in %)	2020	2021
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	-18,0	+12,0

Stand Februar 2021. Prognose für 2021 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Nach dem coronabedingten Leistungseinbruch in 2020 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt 2021 spürbar erholen. Dennoch wird die Leistungsmenge noch deutlich hinter dem Vorkrisenniveau von 2019 zurückbleiben.

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark vom Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maßnahmen und vom damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden in Teilen möglicherweise dauerhaft durch Heimarbeit und digitale Kommunikation ersetzt. Individuelle Fortbewegungsformen mit geringem Infektionsrisiko – vor allem Pkw oder Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen – behalten bei andauernder Corona-Pandemie den Vorzug gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln.

- > Unter diesen Umständen dürfte allen voran der motorisierte Individualverkehr (MIV) sein Leistungsvolumen an das Vorkrisenniveau annähern. Steigende Kraftstoffpreise durch die 2021 in Kraft tretende CO<sub>2</sub>-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung.
- > Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts infektionsschutzbedingt verhaltener Nachfrage und eines stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. In 2021 wird er absehbar nur einen Bruchteil der Verluste aus 2020 wieder aufholen.
- > Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) nimmt voraussichtlich wieder erkennbar zu, leidet im Nahverkehr aber weiter unter Substitutionseffekten durch Pkw und Fahrrad. Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des zurückgefahrenen Angebots und des starken Wettbewerbs durch den SPV vergleichsweise schwächer entwickeln.

- > Für den SPV rechnet der DB-Konzern mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr profitieren. Wesentliche Prämissen für diese Entwicklung sind ein rückläufiges Infektionsgeschehen, gelockerte beziehungsweise aufgehobene Kontaktbeschränkungen und ein wiedererstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel.

Auch im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt jedoch langfristiger Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität – und damit insbesondere auch des Schienenpersonenverkehrs.

### Güterverkehr und Logistik

Voraussichtliche Marktentwicklung (in %)	2020	2021
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	- 4,2	+ 4,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 7,6	+ 6,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	- 8,6	+ 6,0
Globale Luftfracht (Basis t)	- 11,0	+ 6,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	- 3,0	+ 5,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	- 4,5	+ 5,5

Stand Februar 2021. Prognosen für 2021 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für 2021 ist davon auszugehen, dass sich die schwachen Konjunkturimpulse, die sich 2020 gezeigt haben, über den Jahreswechsel hinaus zunächst fortsetzen. Der weitere Ausblick ist von einer großen Unsicherheit geprägt. Unter der Annahme einer Eindämmung der Corona-Krise sowie des Ausbleibens weiterer krisenhafter Ereignisse werden im Jahresverlauf 2021 Erholungstendenzen unterstellt, wobei bis zum Jahresende das Leistungsniveau des Jahres 2019 für den Gesamtmarkt noch nicht wieder erreicht werden dürfte. Entsprechend der weiter abgeschwächten Nachfrage wird der Markt auch weiterhin durch einen anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein.

Nach den Einbrüchen in 2020 in den schienenaffinen Branchen wie zum Beispiel Erze und Stahl, aber auch im Bereich Automotive und im Kombinierten Verkehr, wird für den SGV in Deutschland ein kräftiger Leistungsanstieg erwartet. Gestützt werden dürfte das Wachstum darüber hinaus durch Effekte aus einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit durch

Qualitätssteigerungen und eine zusätzliche Stimulierung aus der Trassenpreisförderung. Belastend werden sich hingegen die anhaltenden strukturellen Veränderungen im Rahmen der fortschreitenden Energiewende auswirken.

Für den Straßengüterverkehr, der 2020 im Verkehrsträgervergleich den geringsten Rückgang verzeichnete, wird für 2021 eine leicht unterdurchschnittliche, aber ebenfalls kräftige Entwicklung erwartet. Neben den unterstellten Nachholeffekten werden auch die robuste Konsumstimmung und die Baunachfrage das Wachstum stützen.

Die Binnenschifffahrt sollte nach dem Leistungsrückgang in 2020 ebenfalls einen kräftigen Anstieg in 2021 verzeichnen. Aufgrund der Witterungsabhängigkeit und der dadurch in den letzten Jahren wieder vermehrt aufgetretenen Einschränkungen durch Niedrigwasser bleibt der Ausblick jedoch zusätzlich risikobehaftet.

Unter der Annahme einer Eindämmung der Corona-Krise sowie des Ausbleibens weiterer krisenhafter Ereignisse wird auch für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt für 2021 ein starker Leistungsanstieg erwartet. Dieser sollte durch die Erholung der Industrieproduktion und des europäischen Außen- und Binnenhandels sowie diverse Förderprogramme und Initiativen für den Schienengüterverkehr gestützt werden. Es ist davon auszugehen, dass dem Kombinierten Verkehr dabei wieder eine wachstumstreibende Rolle zukommt.

- > Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird in 2021 ein Umsatz über Vorjahres-, allerdings unter Vorkrisenniveau erwartet. Treiber dieser Entwicklung ist eine starke konjunkturelle Erholung. Für Osteuropa wird eine schnellere Erholung und teilweise ein Wachstum über das Niveau des Jahres 2019 erwartet. Im Gegensatz dazu werden die meisten westeuropäischen Länder in 2021 noch nicht wieder die Volumina von 2019 erreichen.
- > Für den amerikanischen Landtransport erwartet der DB-Konzern, dass sich das Frachtniveau weiter verbessern wird. Im dritten Quartal meldeten die meisten großen Less-than-truckload-(LTL-)Unternehmen in den USA Frachtniveaus auf oder leicht über 2019. Da sich die Volkswirtschaft langsam wieder erholen wird, ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung in dem Maße beschleunigen wird, in dem die Impfraten schrittweise ansteigen.
- > Der asiatische Landtransport wird von der Erholung der Wirtschaft nach Überwindung der Corona-Krise profitieren. Das BIP wird hier nach einem Rückgang um -1,6% in 2020 in 2021 um 6,4% ansteigen, basierend auf den aktuellen Prognosen von Oxford Economics (vorbehaltlich der Risiken von geopolitischer Unsicherheit und von Turbulenzen auf den Finanzmärkten).

- > Nach dem historischen Einbruch in 2020 wird mit einer robusten Erholung des Luftfrachtmarktes gerechnet, obgleich diese Erholung die Einbrüche von 2020 nicht wird ausgleichen können. Die mit dem wachsenden Zugang der Weltbevölkerung zu einem Impfstoff oder zu einer Medikation gegen Corona einhergehende Erholung von Volkswirtschaften wird sich positiv auf das Luftfrachtwachstum auswirken. Die schrittweise Wiederaufnahme von (Flug-)Reisetätigkeiten wird sich auf das Luftfrachtratenniveau auswirken, jedoch ist für 2021 noch nicht damit zu rechnen, dass das Ratenniveau von vor der Corona-Krise erreicht wird. Entwicklungen aus politischen Entscheidungen heraus werden das Marktgeschehen zusätzlich beeinflussen können (wechselseitige Handelssanktionen zwischen den USA und China, Entscheidungen der neuen US-Administration, Brexit etc.). Die weitere Entwicklung rund um die Corona-Pandemie wird die Märkte maßgeblich beeinflussen.
- > Die Aussichten für den globalen Seefrachtmarkt sind stark abhängig davon, wie sich Angebot und Nachfrage sowie eine zweite Welle der Pandemie entwickeln. Vorerst wird erwartet, dass die Marktgröße bis 2021 oder Anfang 2022 wieder das Niveau von 2019 erreicht.
- > Unter Berücksichtigung der Corona-Krise erwartet der Markt für die Kontraktlogistik in 2021 eine langsame Erholung gegenüber dem Berichtsjahr und kalkuliert mit einem gedämpften Wachstum, das mehrere Prozentpunkte unter dem prognostizierten Niveau von vor der Corona-Pandemie liegen wird. Aus geografischer Sicht wird weiter ein weltweites Wachstum vor allem in Asien/Pazifik mit einer mittleren einstelligen Prozentrate erwartet, während in Amerika, Europa und Nahem/Mittlerem Osten und Afrika weiterhin nur sehr geringe bis stagnierende Wachstumsraten zu verzeichnen sein werden. Bei den Marktsektoren E-Commerce, Gesundheitswesen und Elektronik sowie einigen Konsumgüterindustrien geht der DB-Konzern weiterhin von einer gesunden Geschäftsentwicklung aus, wohingegen die Bereiche Automobil, Industrie und Einzelhandel eine langsamere und anhaltende Erholung verzeichnen werden. Die Luft- und Raumfahrtindustrie dürfte bis 2022 weiterhin ein gedämpftes Wachstum aufweisen. Das größte Negativrisiko sieht der DB-Konzern nach wie vor in der unvorhersehbaren Entwicklung wesentlicher nachfolgender Wellen der Corona-Pandemie und ihren wahrscheinlichen Auswirkungen auf die weltweite Makroökonomie.

## Infrastruktur

Für die Trassennachfrage in 2021 wird eine positive Entwicklung prognostiziert. Neben Nachholeffekten nach der Corona-Pandemie führen die Erhöhung der Regionalisierungsmittel im SPNV und die Angebotsausweitung im Zuge der Fernverkehrsoffensive im SPfV zu einem steigenden Absatzniveau. Im SGV wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds ein Mengenwachstum erwartet, das jedoch durch die Corona-Pandemie gedämpft wird.

Die Zahl der Stationshalte wird sich 2021 wieder stabilisieren und den positiven Trend der Jahre vor 2020 fortsetzen. Der Anteil konzernexterner Bahnen an den Stationshalten wird weiter steigen.

Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich 2021 durch die Corona-Auswirkungen allerdings rückläufig entwickeln und deutlich unter dem Niveau von 2020 liegen.

## BESCHAFFUNGSMÄRKTE

Als Basisszenario erwartet der DB-Konzern für 2021 keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die Unsicherheiten angesichts der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie und des wachsenden Protektionismus lassen keinen starken Preisauftrieb erwarten. Zentraler Punkt am Ölmarkt dürfte die Förderdisziplin der OPEC+-Gruppe sein. Zudem steht die Schieferölförderung in den USA bereit, bei entsprechenden Preissignalen die Lücke zu füllen.

Mit dem Grünen Deal will die EU durch den klimafreundlichen Umbau der Wirtschaft Europa bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral machen. Er sieht eine Anhebung des CO<sub>2</sub>-Reduzierungsziels für 2030 auf mindestens 55% und eine Überarbeitung des Emissionshandelssystems vor. Auch das Wiederaufbauprogramm zur Bekämpfung der Corona-Pandemie (»Next Generation EU«) betont Nachhaltigkeitsaspekte. Damit dürfte der Strukturwandel im Energiesektor nochmals beschleunigt werden. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Der gleichzeitige Kernkraft- und Kohleausstieg könnte insbesondere ab 2023 für Preisauftrieb sorgen.

## FINANZMÄRKTE

Angesichts der Auswirkungen der globalen Corona-Pandemie geht der DB-Konzern davon aus, dass einerseits die lockere Geldpolitik Bestand haben wird und andererseits die Zentralbanken weiterhin in hohem Maße Anleihen aufkaufen werden. Beides zusammen wird für weiter niedrige beziehungsweise negative Zinsen sorgen.

## ENTWICKLUNG DER DB AG

### Voraussichtliche Ertragslage

Die Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2021 basieren auf den Erwartungen des DB-Konzerns zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch 2021 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Die Ergebnisentwicklung wesentlicher Tochtergesellschaften wird auch 2021 infolge der anhaltenden Corona-Pandemie unter Druck bleiben. Allerdings erwarten wir auf Basis unserer Annahmen zum weiteren Verlauf der Corona-Pandemie eine Verbesserung im Vergleich zum Berichtsjahr. Für 2021 wird daher insgesamt mit einer Entwicklung des Beteiligungsergebnisses über Vorjahresniveau gerechnet. Insgesamt erwarten wir ein Jahresergebnis, das über dem Niveau des Berichtsjahres liegen sollte, aber erneut negativ sein dürfte.

### Voraussichtliche Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch im Geschäftsjahr 2021 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Er konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate. 2021 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zum Vorjahr zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant.

Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus den Debt-Issuance-Programmen sowie dem Commercial-Paper-Programm. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall der Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2021 hat der DB-Konzern über die DB Finance bereits drei Senioranleihen emittiert und war auch weiter im Commercial-Paper-Markt mit sieben Emissionen aktiv. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2021 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch im Geschäftsjahr 2021 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem sind Mittelzuflüsse des Bundes im Rahmen des Klimapakets und der Corona-Unterstützung geplant. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2021 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Es ist unverändert geplant, DB Arriva zu desinvestieren. Der DB-Konzern geht allerdings aktuell nicht davon aus, dass dies in 2021 erfolgt.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns werden per 31. Dezember 2021 unter Berücksichtigung der positiven Effekte aus den geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG durch den Bund und der unterstellten Pandemieentwicklung voraussichtlich zumindest nicht weiter signifikant ansteigen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern im Geschäftsjahr 2021 selektiv und fokussiert fortführen.

### Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

# Jahres- abschluss

- 62 > Gewinn- und Verlustrechnung
- 62 > Bilanz
- 63 > Kapitalflussrechnung
- 64 > Entwicklung des Anlagevermögens
- 64 > Anhang
- 85 > Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

# Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	(17)	1.223	1.198
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	3
Gesamtleistung		1.225	1.201
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	442	328
Materialaufwand	(19)	- 479	- 405
Personalaufwand	(20)	- 758	- 730
Abschreibungen	(21)	- 96	- 192
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	- 1.033	- 1.097
		<b>- 699</b>	<b>- 895</b>
Beteiligungsergebnis	(23)	- 4.232	943
Zinsergebnis	(24)	- 507	- 453
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(25)	- 1	- 1
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>- 5.439</b>	<b>- 406</b>
<b>Jahresfehlbetrag</b>		<b>- 5.439</b>	<b>- 406</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		0	542
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		5.439	0
Entnahmen aus Gewinnrücklagen		0	514
<b>Bilanzgewinn</b>		<b>0</b>	<b>650</b>

# Bilanz

## AKTIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
I. Immaterielle Vermögenswerte	(2)	40	59
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		77	84
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		77	83
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		2	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		33	30
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		9	0
		<b>121</b>	<b>116</b>
III. Finanzanlagen	(2)	39.583	36.754
		<b>39.744</b>	<b>36.929</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
I. Vorräte	(3)	15	1
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	7.132	7.384
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1.969	2.681
		<b>9.116</b>	<b>10.066</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	1	2
		<b>48.861</b>	<b>46.997</b>

## PASSIVA

Per 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
I. Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
II. Kapitalrücklage	(7)	871	6.310
III. Gewinnrücklagen	(8)	3.050	3.050
IV. Bilanzgewinn	(9)	0	650
		<b>6.071</b>	<b>12.160</b>
<b>B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGENANTEIL</b>	(10)	0	0
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(11)	5.307	5.188
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>	(12)	37.463	29.623
<b>E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(13)	20	26
		<b>48.861</b>	<b>46.997</b>

# Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. (in Mio. €)	Anhang	2020	2019
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		- 5.439	- 406
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		1.045	33
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		38	165
Zunahme/Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen <sup>2)</sup>		- 175	- 82
Cashflow <sup>2)</sup>		- 4.531	- 290
Zunahme/Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		- 216	106
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		9	- 2
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		19	- 9
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		- 1	- 1
Zinsergebnis		507	453
Beteiligungserträge (Ergebnisabführungsverträge, Dividenden)		3.246	- 949
Ertragsteuererträge (-)/-aufwendungen		0	1
Ertragsteuererstattungen/-zahlungen (-)		- 1	- 1
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup></b>		<b>- 968</b>	<b>- 692</b>
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		3	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		- 46	- 31
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		1.628	2.713
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		- 5.444	- 4.601
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		- 8	- 6
Zunahme (-)/Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		- 513	- 1.723
Auszahlungen (-)/Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		- 631	609
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		-	-
Erhaltene Zinsen		408	401
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		1.603	1.907
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 747	- 469
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 3.747</b>	<b>- 1.200</b>
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		- 5	- 5
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		5.371	4.891
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		- 2.988	- 1.942
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		- 21	460
Gezahlte Zinsen		- 501	- 509
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		- 650	- 650
Einzahlungen für von/an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) <sup>2), 3)</sup>		96	85
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit <sup>2)</sup></b>		<b>1.302</b>	<b>2.330</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>- 3.413</b>	<b>438</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode <sup>4)</sup>		2.512	2.074
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode <sup>5)</sup></b>	<b>(23)</b>	<b>- 901</b>	<b>2.512</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

<sup>2)</sup> Vorjahreswert angepasst.

<sup>3)</sup> Davon 95 Mio. € (im Vorjahr: 85 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

<sup>4)</sup> Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.681 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 169 Mio. €.

<sup>5)</sup> Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 1.969 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 2.870 Mio. €.

# Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2020	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Vortrag per 01.01. 2020	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2020	Stand per 31.12. 2019
	<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	67	15	0	-27	55	-8	-35	0	27	-16	39	59
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	1	0	0	2	-1	0	0	0	-1	1	0
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>68</b>	<b>16</b>	<b>0</b>	<b>-27</b>	<b>57</b>	<b>-9</b>	<b>-35</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>-17</b>	<b>40</b>	<b>59</b>
<b>SACHANLAGEN</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	121	0	0	-3	118	-38	-6	0	2	-42	76	83
	<b>122</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>119</b>	<b>-38</b>	<b>-6</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-42</b>	<b>77</b>	<b>84</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	4	1	0	0	5	-2	0	0	0	-2	3	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	117	21	0	-12	126	-87	-17	0	11	-93	33	30
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0	8	0
	<b>243</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>-15</b>	<b>258</b>	<b>-127</b>	<b>-23</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>-137</b>	<b>121</b>	<b>116</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	19.368	29	0	-48	19.349	-569	-964	0	0	-1.533	17.816	18.799
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	17.860	5.396	0	-1.580	21.676	0	0	0	0	0	21.676	17.860
3. Beteiligungen	101	2	0	0	103	-33	-23	0	0	-56	47	68
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	27	17	0	0	44	0	0	0	0	0	44	27
5. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>37.356</b>	<b>5.444</b>	<b>0</b>	<b>-1.628</b>	<b>41.172</b>	<b>-602</b>	<b>-987</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1.589</b>	<b>39.583</b>	<b>36.754</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>37.667</b>	<b>5.490</b>	<b>0</b>	<b>-1.670</b>	<b>41.487</b>	<b>-738</b>	<b>-1.045</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>-1.743</b>	<b>39.744</b>	<b>36.929</b>

## Anhang

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

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

Der Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DBAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) für große Kapitalgesellschaften im Sinne des §267 Abs.3 HGB und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind – soweit zulässig – gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgliedert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß §275 Abs.2 HGB aufgestellt.

- Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.
- Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

### (1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert. Sich ergebende Änderungen werden gegebenenfalls an der betroffenen Stelle dieses Anhangs erläutert.

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 ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (per 31. Dezember 2020: 39 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 58 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden, die durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorträge in ausreichender Höhe jedoch nicht zur Wirkung kommt.

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

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

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

	Jahre
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3–15
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10–75
Gleisanlagen	13–26
Übrige bauliche Anlagen	5–60
Signalanlagen	7–40
Fernmeldeanlagen	5–20
Schienenfahrzeuge	10–30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5–40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe *Erläuterungen zum Anlagevermögen* → 67).

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 pauschalieren Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2020 für die zum Geschäftsfeld Beteiligungen/Sonstige gehörende DBAG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 6,56% für überfällige Forderungen und 0,69% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,21%.

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

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Die Forderungen aus Credit Support Agreements (CSA) werden per 31. Dezember 2020 in Anpassung an den Ausweis im Konzernabschluss erstmalig unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

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

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

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

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

Die DBAG hat langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt auf Basis einer Mitteilung des Treuhänders. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine ausschüttungsgesperrten Gewinne entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

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

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

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,62%) ergibt sich per 31. Dezember 2020 ein Unterschiedsbetrag von 473 Mio. €, der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB potenziell ausschüttungsgesperrt ist. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen in ausreichender Höhe kommt die Ausschüttungssperre jedoch nicht zur Wirkung.

Die wesentlichen per 31. Dezember 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	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,35

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,50% (Altersteilzeit), 1,06% (Jubiläum), 1,04% (Sterbegeld) sowie 1,10% (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

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

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

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

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden grundsätzlich mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Bei den Rückstellungen für ökologische Altlasten kommt ein risikoadjustierter Zinssatz von -1,18% (per 31. Dezember 2019: -0,26%) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

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

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

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge). Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sogenannte Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256a HGB.

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

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

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 AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt\*innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer\*in 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.

Erträge aus negativen Zinsen werden innerhalb der Zinsaufwendungen ausgewiesen. Aufwendungen aus negativen Zinsen werden innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

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* → *69 ff.* erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

### (2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im *Anlagegitter* → *64* dargestellt.

In den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sind 11 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 30 Mio. €) in Erstellung befindliche immaterielle Vermögensgegenstände enthalten.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 19 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 16 Mio. €), von denen 10 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 8 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung 986 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 6 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen vorgenommen.

### (3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	14	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
<b>Insgesamt</b>	<b>15</b>	<b>1</b>

Die unter den Vorräten ausgewiesenen Pandemieartikel (insbesondere FFP2- sowie OP-Masken, Schutanzüge, Handschuhe und Desinfektionsmittel) wurden zum Jahresende aufgrund gesunkener Wiederbeschaffungswerte wertberichtigt.

### (4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2020	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11	-	7
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.640	-	7.285
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	3
Sonstige Vermögensgegenstände	481	0	89
<b>Insgesamt</b>	<b>7.132</b>	<b>0</b>	<b>7.384</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 99 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 188 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (5.512 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 4.999 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 886 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 1.863 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (73 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 225 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (169 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 198 Mio. €).

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

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

### (5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2020.

### (6) Gezeichnetes Kapital

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

### (7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich per 31. Dezember 2020 auf 871 Mio. €. Im Berichtsjahr erfolgte eine Entnahme aus der Kapitalrücklage in Höhe von 5.439 Mio. €.

### (8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen gemäß § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2020 einen Betrag in Höhe von 3.050 Mio. € aus.

### (9) Bilanzgewinn

Aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres in Höhe von 650 Mio. € wurde in 2020 eine Dividende von 650 Mio. € ausgeschüttet. Der Bilanzgewinn per 31. Dezember 2020 beträgt 0 €.

### (10) Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Sonderposten		
gemäß § 6 b EStG	0	0
gemäß § 4 FördG	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

### (11) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.212	3.000
Steuerrückstellungen	126	134
Sonstige Rückstellungen	1.969	2.054
<b>Insgesamt</b>	<b>5.307</b>	<b>5.188</b>

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 57 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 59 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (118 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (158 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 118 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 95 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 – mit Wirkung per 31. Dezember 2012 – hat die DB AG mit der DB ML AG sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den schuldbeitragsfreien Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter, an aktive und ehemalige Mitarbeitende der Tochtergesellschaften erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug haben die Tochtergesellschaften eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen abzüglich der Aktivwerte übertragener Rückdeckungsversicherungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfassen die Tochtergesellschaften den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (95 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 86 Mio. €) und leisten für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG. Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen beziehungsweise den aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet beziehungsweise durch die DB AG erstattet.

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG in Höhe von 2.548 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.358 Mio. €) gemäß IDW RS HFA 30 als Pensionsrückstellungen bilanziert.

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verpflichtungen im Personalbereich	107	138
Besondere Teilzeit im Alter	86	77
Ökologische Altlasten	1.090	1.046
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	12	16
Übrige Risiken	674	777
<b>Insgesamt</b>	<b>1.969</b>	<b>2.054</b>

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

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

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

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

- > Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- > ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- > die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten),
- > Prozessrisiken.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 27 Mio. €; Anschaffungskosten: 27 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (27 Mio. €) verrechnet.

**(12) Verbindlichkeiten**

in Mio. €	31.12.2020	davon mit Restlaufzeit			31.12.2019
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.870	2.868	2	2	169
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	37	0	-	45
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	34.173	9.789	24.384	16.014	28.102
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	208	208	-	-	210
Sonstige Verbindlichkeiten	175	113	62	44	1.097
davon aus Steuern	16	16	-	-	17
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>37.463</b>	<b>13.015</b>	<b>24.448</b>	<b>16.060</b>	<b>29.623</b>
davon zinspflichtig	33.296				28.263

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) (26.216 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 22.923 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (3.871 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 3.892 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 3.846 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 1.076 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (185 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 160 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (55 Mio. €; per 31. Dezember 2019: 51 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem ein ursprünglich langfristiges verzinliches Darlehen der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 200 Mio. €). Dieses Darlehen muss aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaft DB Fernverkehr AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter *Posten Nr. 16* → *69 ff.* zu finden.

**(13) Passive Rechnungsabgrenzungsposten**

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

**(14) Haftungsverhältnisse**

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	3.532	3.389
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	3.515	3.384

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

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

**(15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Bestellobligo für Investitionen	8	9
Ausstehende Einlagen	435	433
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.202	3.401
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	565	650
<b>Insgesamt</b>	<b>3.645</b>	<b>3.843</b>

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

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

Per 31.12.2020 (in Mio. €)	Nominalwert	Barwert
<b>MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE</b>		
fällig bis 1 Jahr	349	347
fällig 1 bis 5 Jahre	1.104	1.063
fällig über 5 Jahre	1.261	1.104
<b>Insgesamt</b>	<b>2.714</b>	<b>2.514</b>

Unter andere Drittschuldverhältnisse fallen darüber hinaus Verpflichtungen aus der Übernahme von per 31. Dezember 2020 erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen in Höhe von bis zu 488 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 632 Mio. €).

**(16) Finanzinstrumente**

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2020 Kredite über insgesamt 26.216 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden fünf börsennotierte Anleihen der DB Finance über 2.077 Mio. € und die dazugehörigen Darlehen der DB AG planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance neun börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 5.148 Mio. € und zwei nicht börsennotierte Anleihen im Gegenwert von 223 Mio. € emittiert. Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergereicht, wobei die Zahlungsströme der Fremdwährungskredite in Euro getauscht wurden.

Weiterhin besteht ein langfristiges verzinliches Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 200 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2020 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 3-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 2.080 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2020 in Anspruch genommen. Weitere vier kurzfristige Kreditfazilitäten über insgesamt 3.000 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 0 €) dienen zur Überbrückung der Liquidität bis zur Umsetzung der von der Bundesrepublik Deutschland geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG. Diese Fazilitäten wurden zum 31. Dezember 2020 nahezu komplett ausgenutzt.

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

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

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungs geschäfte abgeschlossen. Per 31. Dezember 2020 befand sich kein derartiges Geschäft im Bestand der DBAG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Das Volumen der Devisenswaps sank aufgrund eines geringeren Emissionsvolumens von Commercial Papers in Fremdwährungen, das teilweise durch den Anstieg kurzfristiger Darlehen und Geldanlagen der Tochtergesellschaften kompensiert wurde, um 557 Mio. € auf 592 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards verringerte sich aufgrund einer geänderten Absicherungsstrategie um 657 Mio. € auf 1.671 Mio. €. Da die Refinanzierung des DB-Konzerns auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Weiterhin werden im Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DBAG extern absichert. Per 31. Dezember 2020 sank das Volumen der Zins- und Währungs-Swaps auf 6.290 Mio. €, da die Nominalwerte der auslaufenden Geschäfte die Neuabschlüsse überstiegen.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Preisbindung an den eingesetzten Rohstoff. Das Volumen der Dieselderivate sank leicht um 0,2 Mio. t auf 0,6 Mio. t. Das verringerte Sicherungsvolumen bei Diesel beruht im Wesentlichen auf der Auflösung von Hedges nach Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise. Der Bestand der Kohlesicherungen sank um 0,6 Mio. t auf 2,8 Mio. t und spiegelt eine rückläufige Verbrauchsprognose wider.

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

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

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

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

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

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Nominalvolumen mit Externen	6.290	6.836
Marktwert der Derivate (Externe)	-133	-15

Per 31. Dezember 2020 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 19 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Abwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund und der norwegischen Krone und dem Auslaufen von Altgeschäften. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

### Nominal- und Marktwert der Devisenswaps/-forwards

in Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Nominalvolumen mit Externen	2.263	3.477
davon Devisenswaps	592	1.149
davon Devisenforwards	1.671	2.328
Marktwert der Derivate (Externe)	-17	-14
davon Devisenswaps	-12	-15
davon Devisenforwards	-5	1
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	723	614
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	2	-4

Die per 31. Dezember 2020 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Forderungen gegen verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit beträgt drei Jahre. Die Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden teilweise an Tochtergesellschaften durchgeleitet. Diese Sicherungsgeschäfte wurden überwiegend als Mikro-Hedges, bei den Devisenforwards neu als Portfolio-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

**Nominal- und Marktwert der Energiederivate**

	31.12.2020	31.12.2019
<b>Dieselmotorkraftstoff</b> (in t bzw. Mio. €)		
Nominalvolumen mit Externen	637.890	841.765
Marktwert der Derivate (Externe)	- 55	19
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	637.890	841.765
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	55	19
<b>Kohle, BAFA</b> (in t SKE <sup>1)</sup> bzw. Mio. €)		
Nominalvolumen mit Externen	2.781.600	3.384.000
Marktwert der Derivate (Externe)	- 11	- 36
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	2.781.600	3.384.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	11	- 36

<sup>1)</sup> Steinkohle-Einheit.

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2020 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt fünf Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet beziehungsweise direkt an Tochtergesellschaften im Segment DB Arriva weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate spiegelt die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

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

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

**Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen**

	31.12.2020	31.12.2019
in Mio. €		
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	164	315

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum 31. Dezember 2019 gesunken und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 31 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Baa1 auf.

**ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG****(17) Umsatzerlöse**

	2020	2019
in Mio. €		
Vermietung und Verpachtung	328	307
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	895	891
<b>Insgesamt</b>	<b>1.223</b>	<b>1.198</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

**(18) Sonstige betriebliche Erträge**

	2020	2019
in Mio. €		
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	14	28
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	4	5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	1
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	155	86
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	0	0
Währungskursgewinne	15	4
Übrige Erträge	253	203
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	15	15
davon sonstige übrige Erträge	238	188
<b>Insgesamt</b>	<b>442</b>	<b>328</b>
davon periodenfremd	156	88

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Pensionsrückstellungen, Rückstellungen für Erfolgsbeteiligungen und Jahresabschlussvergütungen sowie Long-term Incentives.

Die periodenfremden Erträge umfassen im Wesentlichen die Auflösung von Rückstellungen und die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen.

**(19) Materialaufwand**

	2020	2019
in Mio. €		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	55	12
davon Aufwendungen für Energie	14	13
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	50	5
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	- 9	- 6
Aufwendungen für bezogene Leistungen	379	351
davon Vermietung und Verpachtung	270	256
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	18	17
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	1
davon sonstige bezogene Leistungen	91	77
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	45	42
<b>Insgesamt</b>	<b>479</b>	<b>405</b>

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

**(20) Personalaufwand**

in Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	624	601
davon für Arbeitnehmende	601	574
davon für zugewiesene Beamt*innen		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	22	26
direkt ausbezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>	134	129
davon für Arbeitnehmende	129	123
davon für zugewiesene Beamt*innen		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	5	6
davon für Altersversorgung	37	40
<b>Insgesamt</b>	<b>758</b>	<b>730</b>

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

**(21) Abschreibungen**

in Mio. €	2020	2019
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	58	27
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	38	165
<b>Insgesamt</b>	<b>96</b>	<b>192</b>

**(22) Sonstige betriebliche Aufwendungen**

in Mio. €	2020	2019
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	67	60
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	63	95
Gebühren und Beiträge	12	12
Aufwendungen für Versicherungen	45	44
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	25	101
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	9	12
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	17	29
Forschungs- und Entwicklungskosten	9	8
Sonstige bezogene Dienstleistungen	497	424
davon bezogene IT-Leistungen	259	213
davon sonstige Kommunikationsdienste	10	26
davon sonstige Serviceleistungen	228	185
Aufwendungen aus Schadenersatz	8	19
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	3	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	278	292
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	68	20
davon Währungskursverluste	11	5
davon sonstige übrige Aufwendungen	199	267
<b>Insgesamt</b>	<b>1.033</b>	<b>1.097</b>
davon periodenfremd	3	1

**(23) Beteiligungsergebnis**

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus Beteiligungen	10	101
davon aus verbundenen Unternehmen	7	97
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	268	1.595
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 3.524	- 747
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 986	- 6
<b>Insgesamt</b>	<b>- 4.232</b>	<b>943</b>

**(24) Zinsergebnis**

in Mio. €	2020	2019
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Anlagevermögens	317	348
davon aus verbundenen Unternehmen	317	348
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	80	72
davon aus verbundenen Unternehmen	70	61
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	8
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	- 7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 904	- 873
davon an verbundene Unternehmen	- 500	- 479
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 422	- 378
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 1	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	5	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	- 6	-
<b>Insgesamt</b>	<b>- 507</b>	<b>- 453</b>

**(25) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag**

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

**ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG**

Der Aufbau der *Kapitalflussrechnung*  63 folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

**(26) Finanzmittelfonds**

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

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

Die Forderungen aus CSA von 271 Mio. € werden zum 31. Dezember 2020 in Anpassung an den Ausweis im Konzernabschluss erstmalig unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen. Im Vorjahr (211 Mio. €) erfolgte der Ausweis in den liquiden Mitteln.

**SONSTIGE ANGABEN****(27) Anteilsbesitz**

Die vollständige Aufstellung über den *Anteilsbesitz* → 77 ff. ist beigefügt.

**(28) Beschäftigte**

	2020		2019	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	8.305	8.443	7.690	7.918
Zugewiesene Beamt*innen	470	432	530	503
	<b>8.775</b>	<b>8.875</b>	<b>8.220</b>	<b>8.421</b>
Auszubildende	166	197	131	170
<b>Insgesamt</b>	<b>8.941</b>	<b>9.072</b>	<b>8.351</b>	<b>8.591</b>

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

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

**(29) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats**

in T €	2020	2019
Gesamtbezüge des Vorstands	3.855	7.441
davon fixer Anteil	3.855	3.551
davon erfolgsabhängiger Anteil	0	2.425
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	0	1.466
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	10.123	10.103
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	149.745	151.591
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	626	626

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 3.802 T € und sonstigen Nebenleistungen in Höhe von 53 T €.

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

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

**ALS AUFSICHTSRAT WAREN IM GESCHÄFTSJAHR 2020 BESTELLT:****Michael Odenwald**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Staatssekretär a.D.,

Kleinmachnow

- a) > Fraport AG
- > DB Stiftung gGmbH (Beirat)

**Klaus-Dieter Hommel\***

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 15. Mai 2020),

Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),

Großefehn-Felde

- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Pensionsfonds AG
- > DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- > DB Fernverkehr AG
- > DB Regio AG
- > DB Vertrieb GmbH

**Alexander Kirchner\* (bis 25. März 2020)**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Runkel

- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
- > DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)

**Torsten Westphal\* (25. März 2020 bis 31. Mai 2020)**

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats

(25. März 2020 bis 25. April 2020),

Gewerkschaftssekretär (seit 22. April 2020),

Magdeburg

- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- > DEVK Vermögens- und Beteiligungs-AG
- > Sparda-Bank Berlin eG

**Jürgen Beuttler\***

Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance DB Fernverkehr AG,

Wiesbaden

**Martin Burkert\* (seit 18. Juni 2020)**

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und

Verkehrsgewerkschaft (EVG),

Nürnberg

- a) > DB Cargo AG (stellvertretender Vorsitz)
- > S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- > DB JobService GmbH (seit 28. Juli 2020; stellvertretender Vorsitz)
- > DEVK Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft (stellvertretender Vorsitz: 1. November 2015 bis 29. April 2020; Vorsitz seit 29. April 2020)
- > DEVK Pensionsfonds AG (seit 28. April 2020)
- > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (seit 29. April 2020)
- > Adler Versicherung AG
- b) > Adler Versicherung AG Signal Iduna Gruppe (Beirat)

**Werner Gatzert (seit 18. Februar 2020)**

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,  
Teltow

- a)** > PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH
  - > Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (Vorsitz)
- b)** > Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BlmA)  
(Vorsitzender des Verwaltungsrats)

**Dr. Ingrid Hengster**

Mitglied des Vorstands KfW Bankengruppe,  
Frankfurt am Main

- a)** > Thyssen Krupp AG (bis 30. September 2020)
  - > KfW Capital GmbH&Co. KG (Vorsitz)
  - > KfW IPEX Bank GmbH (seit 1. November 2020; Vorsitz)
  - > Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)  
(seit 1. November 2020; stellvertretender Vorsitz)
- b)** > Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg  
(Sachverständige des Verwaltungsrats)

**Jörg Hensel\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Cargo AG,  
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats DB Cargo,  
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,  
Hamm

- a)** > DB Cargo AG
  - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
(seit 11. Dezember 2020)
- b)** > DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
  - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
(bis 29. Februar 2020; Mitgliedervertreter)

**Cosima Ingenschay (seit 25. März 2020)**

Bundesgeschäftsführerin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Berlin

- a)** > DB Station&Service AG  
(seit 1. Juni 2020; stellvertretender Vorsitz)
  - > DB Netz AG (bis 31. März 2020)
  - > DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
  - > DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG  
(seit 1. April 2020; stellvertretender Vorsitz)
  - > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
(seit 1. April 2020; Vorsitz)
  - > DGB Rechtsschutz GmbH (seit 1. Februar 2020)
- b)** > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
(seit 1. April 2020; Beiratsvorsitzende)

**Prof. Dr. Susanne Knorre**

Unternehmensberatung,  
Hannover

- a)** > Salzgitter AG
  - > RÜTGERS Germany GmbH  
(seit 3. August 2020 Rain Carbon Germany GmbH; Umfirmierung)
  - > Norddeutsche Landesbank
  - > STEAG GmbH

**Jürgen Knörzer\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio AG,  
Schwarzach

- a)** > DB Regio AG
- b)** > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

**Dr. Jürgen Krumnow (bis 25. März 2020)**

Selbstständiger Unternehmer,  
Wiesbaden

**Kirsten Lühmann**

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Hermannsburg

- a)** > Nürnberger Beamten-Lebensversicherung AG
  - > Nürnberger Beamten Allgemeine Versicherung AG

**Heike Moll\***

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats DB Station&Service AG,  
München

- a)** > DB Station&Service AG
- b)** > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Dr. Immo Querner (seit 25. März 2020)**

Ehemaliges Vorstandsmitglied HDI VaG, Talanx AG,  
Unternehmensberater,  
Celle

- a)** > Ampega Investment GmbH, Köln\*\*  
(bis 31. August 2020; stellvertretender Vorsitz)
  - > E+S Rückversicherung AG, Hannover\*\* (bis 31. August 2020)
  - > Talanx Finance S.A., Luxemburg\*\*  
(bis 31. August 2020; Verwaltungsrat, Vorsitz)
  - > HDI International AG, Hannover\*\* (bis 31. August 2020)
  - > Talanx Service AG, Hannover\*\* (bis 31. August 2020)
  - > Talanx Systeme AG, Hannover\*\* (bis 31. August 2020)
  - > Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft e. V.,  
Berlin (bis 31. August 2020; Präsidium als vereinsrechtlicher  
Vorstand)
- b)** > INSR ASA, Oslo (seit 20. Mai 2020; Verwaltungsrat)
  - > Ampega Asset Management GmbH, Köln\*\*  
(bis 31. August 2020; Vorsitz)
  - > Ampega Real Estate GmbH, Köln\*\* (bis 31. August 2020)
  - > Talanx Reinsurance Broker GmbH\*\* (bis 31. August 2020; Vorsitz)
  - > Frankfurter Wertpapierbörse (bis 31. August 2020; Börsenrat)

\*\* Konzernverbundene Mandate; Konzernobergesellschaft: HDI VaG, Hannover.

**Eckhardt Rehberg**

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Marlow

**Mario Reiß\***

Vorsitzender des Betriebsrats DB Cargo AG, NL Süd-Ost,  
Süptitz

- a) > DB Cargo AG
- b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Regina Rusch-Ziemba\* (bis 25. März 2020)**

Angestellte der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),  
Hamburg

- a) > DB Station&Service AG
  - > DB Fahrwegdienste GmbH
  - > DB Engineering&Consulting GmbH
  - > DB JobService GmbH
  - > DB Bahnbau Gruppe GmbH
- > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
- > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- > DEVK Pensionsfonds-AG

**Christian Schmidt**

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Rechtsanwalt,  
Fürth

**Jens Schwarz\***

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats Deutsche Bahn AG,  
Chemnitz

- a) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn  
(stellvertretender Vorsitz)
- > DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Veit Sobek\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Netz AG,  
Halberstadt

- a) > Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
  - > DB broadband GmbH (seit 1. Juli 2020)
- b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a. G.  
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

**Elisabeth Winkelmeier-Becker (seit 25. März 2020)**

Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Energie,  
Siegburg

- a) > Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)  
(seit 26. August 2020)

**Oliver Wittke (bis 25. März 2020)**

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Gelsenkirchen

**Dr. Tamara Zieschang**

Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur,  
Magdeburg

- a) > Deutsche Flugsicherung GmbH  
(seit 26. Februar 2020; Vorsitz)
- b) > Deutsche Bundesstiftung Umwelt  
(seit 1. April 2020; Kuratorium)

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

**AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE****Mitglieder des Präsidialausschusses**

- > Michael Odenwald (Vorsitz)
- > Klaus-Dieter Hommel (seit 15. Mai 2020)
- > Alexander Kirchner (bis 25. März 2020)
- > Thorsten Westphal (25. März 2020 bis 25. April 2020)
- > Sts'n Dr. Tamara Zieschang
- > Jens Schwarz

**Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses**

- > Dr. Immo Querner (seit 25. März 2020) (Vorsitz seit 25. März 2020)
- > Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz bis 25. März 2020)
- > Sts'n Dr. Tamara Zieschang
- > Jörg Hensel
- > Regina Rusch-Ziemba (bis 25. März 2020)
- > Cosima Ingenschay (seit 25. März 2020)

**Mitglieder des Personalausschusses**

- > Michael Odenwald (Vorsitz)
- > Klaus-Dieter Hommel (seit 15. Mai 2020)
- > Alexander Kirchner (bis 25. März 2020)
- > Thorsten Westphal (25. März 2020 bis 25. April 2020)
- > Sts'n Dr. Tamara Zieschang
- > Jens Schwarz

**Mitglieder des Vermittlungsausschusses**

- > Michael Odenwald (Vorsitz)
- > Klaus-Dieter Hommel (seit 15. Mai 2020)
- > Alexander Kirchner (bis 25. März 2020)
- > Thorsten Westphal (25. März 2020 bis 25. April 2020)
- > Sts'n Dr. Tamara Zieschang
- > Jens Schwarz

**DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2020 AN:****Dr. Richard Lutz**

Vorsitzender des Vorstands,  
Berlin

- a)** > Schenker AG (bis 31. März 2020; Vorsitz)
  - > DB Cargo AG (Vorsitz)
  - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
  - > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b)** > Arriva Plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich (Member of the Board of Directors; bis 3. April 2020: Chairman of the Board of Directors)
  - > DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

**Dr. Levin Holle (seit 1. Februar 2020)**

Ressort Finanzen und Logistik,  
Berlin

- a)** > Schenker AG (seit 1. April 2020) (Vorsitz seit 14. April 2020)
  - > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (seit 1. Oktober 2020)
- b)** > Arriva Plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich (seit 1. März 2020) (seit 3. April 2020: Chairman of the Board of Directors)

**Berthold Huber**

Ressort Personenverkehr,  
Weilheim

- a)** > DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
  - > DB Regio AG (Vorsitz)
  - > DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
  - > DB Cargo AG (bis 25. Juni 2020)
  - > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b)** > Arriva Plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich (bis 28. Februar 2020; Member of the Board of Directors)

**Prof. Dr. Sabina Jeschke**

Ressort Digitalisierung und Technik,  
Berlin

- a)** > Schenker AG
  - > DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
  - > DB Systel GmbH (Vorsitz)
  - > DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz seit 14. Januar 2020)
  - > DB broadband GmbH (seit 30. Juni 2020; Vorsitz)
  - > Körber AG

**Dr. Sigrid Nikutta**

Ressort Güterverkehr,  
Berlin

- a)** > DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)
  - > Vossloh AG (bis 31. Mai 2020; stellvertretender Vorsitz)
- b)** > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
  - > Deutsche Bank Ost (Beirat)
  - > Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (stellvertretender Vorsitz des Senats)
  - > Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)
  - > Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH&Co. KG (Verwaltungsrat)

**Ronald Pofalla**

Ressort Infrastruktur,  
Mülheim an der Ruhr

- a)** > DB Netz AG (Vorsitz)
  - > DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG
- b)** > Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)
  - > Initiativkreis Ruhr GmbH (Beirat)

**Martin Seiler**

Ressort Personal und Recht,  
Berlin

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

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

**(30) Honorare des Abschlussprüfers**

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

**(31) Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Bilanzstichtag**

Am 10. Februar 2021 haben Bund und Länder beschlossen, die verschärften Corona-Regeln, die seit dem 16. Dezember 2020 in Deutschland gelten, bis zum 7. März 2021 zu verlängern. Der weitere Verlauf der Corona-Pandemie und der staatlichen Corona-Maßnahmen ist unverändert nicht absehbar. Damit sind auch die Auswirkungen auf den DB-Konzern und die DB AG für das Jahr 2021 zum aktuellen Zeitpunkt unverändert nicht verlässlich einschätzbar.

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

Berlin, den 2. März 2021

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft  
Der Vorstand

**(32) Anteilsbesitzliste**

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>DB FERNVERKEHR</b>			
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	7.536	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.482.089	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 8.074	100,00
<b>AT EQUITY</b>			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken <sup>2),3)</sup>	EUR	449	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2),4)</sup>	EUR	150	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main <sup>2),3)</sup>	EUR	259	50,00
<b>DB REGIO</b>			
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
Autokraft GmbH, Hamburg	EUR	19.588	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	14.586	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.454	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.224	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	14.226	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	11.739	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.232.958	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.514	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	56.696	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	2.203	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	14.668	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	- 6.473	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	67.391	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.115	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	63.566	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.527	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.934	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.112	100,00
KOB GmbH, Obertulba	EUR	1.994	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	851	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.984	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.116	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.824	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	21.690	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	EUR	11.613	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.841	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	26.019	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.376	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	128	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	- 5.073	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	19.029	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.657	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	91.816	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	18.074	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Unterrhein - VU -, Aschaffenburg	EUR	3.604	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	12.766	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	22.672	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>AT EQUITY</b>			
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen <sup>2),3)</sup>	EUR	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg <sup>2),3)</sup>	EUR	485	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover <sup>2),4)</sup>	EUR	210	42,00
Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG), Frankfurt am Main <sup>5)</sup>	EUR	33	52,29
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen <sup>2),3)</sup>	EUR	89	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen <sup>2),4)</sup>	EUR	222	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>2),3)</sup>	EUR	9.101	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen <sup>2),6)</sup>	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich <sup>2),3)</sup>	EUR	1.012	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i. L., Gemünden (Main) <sup>2),3)</sup>	EUR	33	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover <sup>2),3)</sup>	EUR	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel <sup>2),3)</sup>	EUR	92	52,70
OstalbMobil GmbH, Aalen <sup>2),3)</sup>	EUR	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing <sup>2),3)</sup>	EUR	301	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau <sup>2),3)</sup>	EUR	162	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2),3)</sup>	EUR	60	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg <sup>2),3)</sup>	EUR	25	45,20
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg <sup>2),3)</sup>	EUR	189	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Unterrhein - VAB GmbH, Aschaffenburg <sup>2),7)</sup>	EUR	25	42,86
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt <sup>2),3)</sup>	EUR	239	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz <sup>2),3)</sup>	EUR	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg <sup>2),3)</sup>	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg <sup>2),3)</sup>	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen <sup>2),3)</sup>	EUR	440	18,12
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen <sup>2),4)</sup>	EUR	206	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen <sup>2),3)</sup>	EUR	138	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw <sup>2),3)</sup>	EUR	684	32,50
VHN Verkerholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig <sup>2),3)</sup>	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig <sup>2),3)</sup>	EUR	325	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier <sup>2),3)</sup>	EUR	281	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern <sup>2),3)</sup>	EUR	241	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen <sup>2),3)</sup>	EUR	110	40,00
<b>FAIR VALUE</b>			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach <sup>2),3)</sup>	EUR	216	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen <sup>2),4)</sup>	EUR	101	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal <sup>2),3)</sup>	EUR	227	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock <sup>2),3)</sup>	EUR	27	21,61

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>DB CARGO</b>							
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>							
ATG Autotransportlogistic Sp. z o. o., Malaszewicz/Polen	PLN	5.547	100,00	OOO DB Cargo Russija, Moskau/Russland	RUB	207.989	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	7.834	65,28	Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	- 920	51,73
Container-Terminal Puchov s.r.o., Puchov/Slowakei	EUR	97	100,00	Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	27.987	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel/Belgien	EUR	1.715	51,00	Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/Niederlande	EUR	1.425	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	192.342	100,00	Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	- 5.195	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	- 264.292	100,00	RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	- 1.121	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	523.661	100,00	Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien	EUR	4.169	48,55
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	EUR	7.301	100,00	TFG Transfracht GmbH, Mainz	EUR	7.178	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.284	100,00	Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	5.991	77,33
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	13.398	100,00	Transfesa France SAS, Genevilliers Cedex/Frankreich	EUR	3.604	77,33
DB Cargo Components Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	859	100,00	Transfesa Logistics, S.A., Madrid/Spanien	EUR	43.828	77,33
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	CZK	39.209	100,00	Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	359	77,33
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	15.416	100,00	Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Vereinigtes Königreich	GBP	556	77,33
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	1.928.250	100,00	<b>AT EQUITY</b>			
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	2.702	100,00	ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>2),4)</sup>	EUR	6.793	50,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	36.340	100,00	baymodal Bamberg GmbH, Bamberg <sup>2),3)</sup>	EUR	783	25,10
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	25.233	60,00	CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechien <sup>2),4)</sup>	CZK	12.131	49,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	2.274	100,00	Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>2),3)</sup>	EUR	5.159	30,88
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/Italien	EUR	10.899	100,00	Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich <sup>2),3)</sup>	EUR	13.659	49,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	54.793	100,00	CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln <sup>2),3)</sup>	EUR	1.554	22,50
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	2.572	100,00	DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>2),4)</sup>	EUR	3.160	51,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	EUR	17.552	100,00	Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen <sup>2),3)</sup>	EUR	4.715	35,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	495.083	100,00	EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg <sup>2),3)</sup>	EUR	23	39,20
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	258.627	100,00	Hispanauto-Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid/Spanien <sup>2)</sup>	EUR	952	58,05
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	- 6.497	100,00	INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i. L., Sint-Agatha-Berchem/Belgien <sup>2),4)</sup>	EUR	- 21.812	36,77
DB Cargo Services Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	705	100,00	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main <sup>2),3)</sup>	EUR	18.560	50,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/Polen	PLN	11.752	100,00	Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München <sup>2),3)</sup>	EUR	12.768	30,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00	Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	11	49,00
DB Hungaria Holding Kft., Szigetszentmiklós/Ungarn	HUF	8.696.543	100,00	OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande <sup>2),3)</sup>	EUR	477	24,34
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	9.721	100,00	PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg <sup>2),3)</sup>	EUR	1.911	50,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	35.871	96,82	SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen <sup>2),3)</sup>	PLN	52.257	20,55
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	- 15.910	100,00	Stifa S.A. i.L., Malveira/Portugal <sup>5)</sup>	EUR	- 85	38,67
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	94.375	100,00	Terminal Singen TSG GmbH, Singen <sup>2),3)</sup>	EUR	894	50,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	2.362	77,33	Xrail AG, Basel-Stadt/Schweiz <sup>2),3)</sup>	CHF	677	36,80
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/Polen	PLN	1.578	96,82	<b>DB NETZE FAHRWEG</b>			
Euro Cargo Rail SAS, Aubervilliers/Frankreich	EUR	12.623	100,00	<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	15.947	100,00	DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	4.935	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	894	67,62	DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.578	100,00
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	138.478	100,00	DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	8.931.489	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	104.955	100,00	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.450	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	1.266	77,33				
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	5.029	80,00				
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00				

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	EUR	- 212	87,50	Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	26.549	100,00
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00	Deutsche Bahn Engineering&Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	26.183	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	EUR	794	72,92	Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.070.833	100,00
<b>AT EQUITY</b>				Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.577	100,00
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen <sup>2),3)</sup>	EUR	513	49,90	Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.647	100,00
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main <sup>2),8)</sup>	EUR	0	25,00	DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.381	65,00
EWIV Atlantic Corridor, Paris / Frankreich <sup>2),4)</sup>	EUR	0	25,00	DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	5.094	65,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>2),3)</sup>	EUR	4.417	24,53	Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	- 638	100,00
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln <sup>2),9)</sup>	EUR	6	42,88	ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	EUR	19.994	100,00
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg <sup>2),3)</sup>	EUR	2.750	21,88	infraView GmbH, Mainz	EUR	2.979	100,00
<b>DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE</b>				Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	- 2.282	76,99
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>				ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	12.302	100,00
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	6.181	51,00	Liropa S.A., Montevideo / Uruguay	USD	181	55,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	1.534.388	100,00	Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	30.588	80,00
MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00	<b>AT EQUITY</b>			
<b>AT EQUITY</b>				Clever Order Services GmbH, Berlin <sup>2),4), 5)</sup>	EUR	200	25,00
<b>DB NETZE ENERGIE</b>				<b>DB NETZE ENERGIE</b>			
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>				<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	387.797	100,00	DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	387.797	100,00
<b>AT EQUITY</b>				<b>AT EQUITY</b>			
inno2grid GmbH, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	211	50,00	inno2grid GmbH, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	211	50,00
<b>SONSTIGE BETEILIGUNGEN</b>				<b>SONSTIGE BETEILIGUNGEN</b>			
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>				<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	EUR	45	100,00	Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	EUR	45	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	531.490	100,00	Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	531.490	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	USD	85.318	100,00	BAX Global Inc., Norfolk / USA	USD	85.318	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	30.417	100,00	DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	30.417	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00	DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	12.079	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00	DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.086	100,00	DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.086	100,00
DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin	EUR	83.327	100,00	DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin	EUR	83.327	100,00
DB Engineering&Consulting USA Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	USD	- 1.234	100,00	DB Engineering&Consulting USA Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	USD	- 1.234	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	240.211	100,00	DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	240.211	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	13.492	100,00	DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	13.492	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	- 767	100,00	DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	- 767	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro / Brasilien	BRL	2.417	100,00	DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro / Brasilien	BRL	2.417	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	- 4.138	100,00	DB JobService GmbH, Berlin	EUR	- 4.138	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	EUR	3.209	100,00	DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	EUR	3.209	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.251	100,00	DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.251	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug / Schweiz	CHF	647	100,00	DB Schweiz Holding AG, Zug / Schweiz	CHF	647	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.421	100,00	DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.421	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	1.989	100,00	DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	1.989	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	75.850	100,00	DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	75.850	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	941	100,00	DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	941	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	12.093	100,00	DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	12.093	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	USD	463.383	100,00	DB US Corporation, Tarrytown / USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	USD	471.921	100,00	DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	USD	471.921	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	81.349	100,00	DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	81.349	100,00
DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH i. L., Niesky	EUR	- 23.748	100,00	DB Verwaltungsgesellschaft WBN mbH i. L., Niesky	EUR	- 23.748	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	- 54	100,00	DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	- 54	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	86.574	100,00	Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	86.574	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	26.549	100,00	Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	26.549	100,00
Deutsche Bahn Engineering&Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	26.183	100,00	Deutsche Bahn Engineering&Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	26.183	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.070.833	100,00	Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.070.833	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.577	100,00	Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.577	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.647	100,00	Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.647	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.381	65,00	DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	1.381	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	5.094	65,00	DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	5.094	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	- 638	100,00	Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	- 638	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	EUR	19.994	100,00	ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	EUR	19.994	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	2.979	100,00	infraView GmbH, Mainz	EUR	2.979	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	- 2.282	76,99	Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	- 2.282	76,99
ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	12.302	100,00	ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	12.302	100,00
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay	USD	181	55,00	Liropa S.A., Montevideo / Uruguay	USD	181	55,00
Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	30.588	80,00	Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	30.588	80,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	USD	- 27.772	100,00	Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	USD	- 27.772	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	200	100,00	Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	200	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	308	100,00	Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	308	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	USD	92.201	100,00	Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	USD	92.201	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	18.343	49,00	Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	18.343	49,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	PLN	1.483	100,00	UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	PLN	1.483	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	8.419	100,00	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	8.419	100,00
<b>ANTEILMÄSSIG</b>				<b>ANTEILMÄSSIG</b>			
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00	Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
<b>AT EQUITY</b>				<b>AT EQUITY</b>			
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf <sup>2),3)</sup>	EUR	744.267	24,90	BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf <sup>2),3)</sup>	EUR	744.267	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz <sup>3)</sup>	EUR	1.528.502	22,60	EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz <sup>3)</sup>	EUR	1.528.502	22,60
GHT Mobility GmbH, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	- 14.405	75,98	GHT Mobility GmbH, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	- 14.405	75,98
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main <sup>5)</sup>	EUR	3.608	22,59	Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main <sup>5)</sup>	EUR	3.608	22,59
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main <sup>5)</sup>	EUR	50	20,02	Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main <sup>5)</sup>	EUR	50	20,02
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien <sup>2),7)</sup>	SAR	7.892	24,90	Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien <sup>2),7)</sup>	SAR	7.892	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2),3)</sup>	EUR	1.719	25,50	SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken <sup>2),3)</sup>	EUR	1.719	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	165	53,00	Stinnes Holz GmbH, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	165	53,00
<b>FAIR VALUE</b>				<b>FAIR VALUE</b>			
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg	EUR	n/a	24,47	Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg	EUR	n/a	24,47
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	4.224	94,00	TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin <sup>2),3)</sup>	EUR	4.224	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf <sup>2),3)</sup>	EUR	0	100,00	TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf <sup>2),3)</sup>	EUR	0	100,00
<b>DB ARRIVA</b>				<b>DB ARRIVA</b>			
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>				<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>			
00741078 Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	610	100,00	00741078 Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	610	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid / Spanien	EUR	113	100,00	ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid / Spanien	EUR	113	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Ambuline Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1	100,00	ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	6.825	60,14
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	79	100,00	Arriva Midlands Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	17.881	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	7.332	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh/Vereinigtes Königreich	GBP	41	100,00	Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Nitra/Slowakei	EUR	84	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	28.275	100,00	Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.163.114	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 27.580	100,00	Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	97.345	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	30.194	99,80	ARRIVA NITRA a.s., Nitra/Slowakei	EUR	- 1.451	60,48
Arriva City s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	560.177	100,00	Arriva North East Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	6.319	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	16.679	100,00	Arriva North West Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 8.693	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	111.100	100,00	Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	12.492	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	15.692	100,00	ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	12.698	60,36
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	28.024	100,00	Arriva Östgötapendeln AB, Stockholm/Schweden	SEK	17.168	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.570	100,00	Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	297.828	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol/Spanien	EUR	20.004	100,00	Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	946.745	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	270.752	100,00	Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	2.220	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	39.834.767	100,00	ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	209	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	100.120	100,00	Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	4.364	100,00	Arriva Rail London Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	26.083	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	- 3.946	100,00	Arriva Rail North Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 61.962	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	55	100,00	Arriva Rail XC Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	1.144.238	100,00	Arriva RP Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	55.456	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	18.936	100,00	Arriva Scotland West Limited, Glasgow/Vereinigtes Königreich	GBP	2.268	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	106.897	100,00	Arriva Service A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	954	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	1.783	100,00	Arriva Service AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.659	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	358.040	100,00	Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	8.402	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	13.117	100,00	Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	74.691	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	19.114	100,00	ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	16.238	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	505	100,00	Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok/Slowakei	EUR	13.764	60,42	ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	60.418	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	14	100,00	Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	138	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	841.258	100,00	Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	762.667	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	8.952	100,00	Arriva Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	270.641	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	5.225	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	83.011	100,00	Arriva Technik BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.221	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid/Spanien	EUR	41.401	100,00	Arriva the Shires Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	12.560	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	- 92.222	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	40.480	100,00	Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.027	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	173	100,00	Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	110.976	100,00
				Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	16.088	100,00
				Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	7.276	100,00
				Arriva Transport Ceska Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.629.449	100,00
				Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 124	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	95.639	100,00	INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	2.966	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/Slowakei	EUR	15.631	60,50	KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	60.746	100,00
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	8.861	100,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	452.897	100,00	M40 Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	79.341	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	4.314	100,00	MTL Services Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	115.985	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	2.019	100,00	NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	44	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.504	100,00	NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	250.906	100,00	PAA Pan Alpen Adria Internationale Personenverkehrssysteme GmbH i. L., Ludwigshafen am Rhein	EUR	68	80,27
Arriva Veneto S.r.l., Venedig/Italien	EUR	784	50,00	Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	8.167	99,88
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid/Spanien	EUR	340	100,00	Premier Buses Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	2.000	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	341.934	100,00	SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	1.226	60,50
Arriva Východní Čechy a.s., Chrudim/Tschechien	CZK	576.035	100,00	Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 2	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	25.082	100,00	Teamdeck Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	47.276	100,00	TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	14	100,00	TGMGroup Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.203	100,00
Autobusni kolodvor d.o.o. Karlovac, Karlovac/Kroatien	HRK	4.553	74,65	The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	24.269	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	3.246	100,00	Transcare Solutions Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	994	100,00
Autoprometno poduzece d.d. Požega, Požega/Kroatien	HRK	72.120	80,27	Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	- 9.803	100,00
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	4.516	100,00	TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	1.015	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. - SAF, Udine/Italien	EUR	84.302	60,00	Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,00
Autotrans d.d., Cres/Kroatien	HRK	74.802	80,27	Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
Autotrans Lika d.d., Otočac/Kroatien	HRK	4.093	63,77	TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	- 118	66,67
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67	UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	- 4.610	100,00
Botniatag AB, Umeå/Schweden	SEK	43.004	60,00	Velebit Turist d.o.o., Gospić/Kroatien	HRK	- 818	80,27
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	484	100,00	VT-ARRIVA Személyszállító es Szolgáltató Kft., Székesfehérvár/Ungarn	HUF	31.257.049	100,00
BUS Service Järműjavító és Szolgáltató Kft., Budapest/Ungarn	HUF	2.323.681	100,00	White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	34.861	100,00	XC Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	30.501	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	96.466	100,00	Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.791	100,00
BUSDAN 36 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	114.430	100,00	Zeta Automotive Limited, Bicester/Vereinigtes Königreich	GBP	181	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	223.917	100,00	<b>AT EQUITY</b>			
BUSDAN 38 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	45.567	100,00	AB Busspunkten Helsingborg, Helsingborg/Schweden <sup>2),3)</sup>	SEK	100	24,00
BUSDAN 39 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	34.491	100,00	Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande <sup>2),3)</sup>	EUR	5.576	50,00
BUSDAN 40 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	49.028	100,00	ATOC Limited, London/Vereinigtes Königreich <sup>2)</sup>	GBP	- 16.961	23,81
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	544	100,00	Autopromet d.d. Slunj, Slunj/Kroatien <sup>2),3)</sup>	HRK	8.602	22,35
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00	Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal <sup>5)</sup>	EUR	65.813	31,50
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	251.603	100,00	Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	10	65,76
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 1.165	100,00	Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	10	25,57
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	50.207	100,00	Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien <sup>2),7)</sup>	EUR	3	33,33
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	251	100,00	Explotacion Gasoleos de la Coruña, s.l., Ferrol/Spanien <sup>2),3)</sup>	EUR	135	40,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	317	80,14	EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien <sup>2),5)</sup>	EUR	115	30,01
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 16.424	100,00				
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00				
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00				
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	8	100,00				

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/ Spanien <sup>2),3)</sup>	EUR	8.124	30,00	Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29.056	69,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	10	56,94	Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
London Overground Rail Operations Limited, London/ Vereinigtes Königreich <sup>2),5)</sup>	GBP	894	50,00	INTERTEC Polska Sp.zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	2.832	69,00
NRES Limited, London/ Vereinigtes Königreich <sup>2)</sup>	GBP	71	20,00	Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/ Österreich	EUR	17	69,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/ Italien <sup>3)</sup>	EUR	9.861	50,00	Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Rail Settlement Plan Limited, London/ Vereinigtes Königreich <sup>2)</sup>	GBP	- 567	20,00	Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/ Moldawien	MDL	2.480	96,75
Rail Staff Travel Limited, London/ Vereinigtes Königreich <sup>2)</sup>	GBP	- 2.208	20,00	Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake/USA	USD	- 605	100,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal <sup>2),3)</sup>	EUR	16	20,00	KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/ Schweden	SEK	88.178	100,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien <sup>2),5)</sup>	EUR	56	33,33	KB Älgunden Jönköping, Jönköping/ Schweden	SEK	16.863	100,00
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Pordenone/Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	825	9,81	KB Anholt 3, Stockholm/ Schweden	SEK	9.106	100,00
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/ Italien <sup>2),3)</sup>	EUR	119	15,00	KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/ Schweden	SEK	34.013	100,00
Train Information Services Limited, London/ Vereinigtes Königreich <sup>2)</sup>	GBP	- 15	20,00	KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/ Schweden	SEK	68.400	100,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/ Italien <sup>3)</sup>	EUR	63.060	39,94	KB Backa 107:3, Göteborg/ Schweden	SEK	134.077	100,00
Viajeros del Eo, Ferrol/ Spanien <sup>2),3)</sup>	EUR	10	50,00	KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/ Schweden	SEK	24.862	100,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/ Vereinigtes Königreich <sup>2),3)</sup>	GBP	0	42,47	KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/ Schweden	SEK	133.860	100,00
WSMR (Holdings) Limited, London/ Vereinigtes Königreich <sup>2),8)</sup>	GBP	0	50,00	KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/ Schweden	SEK	48.380	100,00
<b>DB SCHENKER</b>				KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/ Schweden	SEK	81.547	100,00
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>				KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/ Schweden	SEK	55.902	100,00
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France/ Frankreich	EUR	2.200	100,00	KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/ Schweden	SEK	178.941	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/ Bahrain	BHD	1.095	51,00	KB Forsmark 5-Stockholm, Göteborg/ Schweden	SEK	463	100,00
Anterist+Schneider Zeebrugge BVBA, Zeebrugge/ Belgien	EUR	1.421	100,00	KB Frysen 1 Visby, Visby/ Schweden	SEK	12.594	100,00
AO Schenker, Moskau/ Russland	RUB	245.580	100,00	KB Fryshuset 3-Visby, Visby/ Schweden	SEK	1.029	100,00
AS Schenker, Tallinn/ Estland	EUR	7.885	100,00	KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/ Schweden	SEK	35.890	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/ Frankreich	EUR	1.856	100,00	KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/ Schweden	SEK	34.729	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigne Cedex/ Frankreich	EUR	942	100,00	KB Lertaget 1, Skara, Skara/ Schweden	SEK	44.718	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/ Südafrika	ZAR	1.153	86,75	KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/ Schweden	SEK	59.337	100,00
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/ Österreich	EUR	71	100,00	KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/ Schweden	SEK	65.626	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/ Luxemburg	SEK	38.321	100,00	KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/ Schweden	SEK	41.820	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	32	69,00	KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/ Schweden	SEK	9.884	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/ Frankreich	EUR	292.416	100,00	KB Pantern 1-Växjö, Växjö/ Schweden	SEK	37.725	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/ Kambodscha	USD	2.621	100,00	KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/ Schweden	SEK	25.471	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk/ Belarus (Weißrussland)	BYN	- 1.250	100,00	KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/ Schweden	SEK	38.100	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest/ Rumänien	RON	21.688	100,00	KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/ Schweden	SEK	30.975	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/ Philippinen	PHP	454.815	100,00	KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/ Schweden	SEK	18.647	100,00
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park/ Südafrika	ZAR	11.870	47,00	KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/ Schweden	SEK	87.152	100,00
DP Schenker, Kiew/ Ukraine	UAH	- 38.711	100,00	KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/ Schweden	SEK	64.954	100,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	922	100,00	KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/ Schweden	SEK	47.546	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/ Venezuela	VES	2.505.752.384	100,00	Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/ Finnland	EUR	785	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	4.858	100,00	Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/ Finnland	EUR	1.654	100,00
EVH Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00	Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/ Finnland	EUR	1.193	100,00
Fastighets Aktieförbundet Orbyn, Göteborg/ Schweden	SEK	8.116	100,00	Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/ Finnland	EUR	961	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/ Italien	EUR	1.799	100,00	Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/ Schweden	SEK	9.703	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/ Hongkong	HKD	7.863	69,00	Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/ Luxemburg	EUR	1.652	100,00
				MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
				MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Rülzheim	EUR	56.626	69,00
				MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Rülzheim	EUR	139	69,00
				PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/ Indonesien	USD	25.962	71,00
				Redhead Freight Limited, Bradford/ Vereinigtes Königreich	GBP	8.620	100,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %	Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Redhead Holdings Limited, Bradford/Vereinigtes Königreich	GBP	634	100,00	Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami/USA	USD	736	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia/Finnland	EUR	640	100,00	Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	155	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	EUR	131.301	100,00	SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	4.193.510	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	781.285	100,00	Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	2.294.729	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	283.469	100,00	Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.057	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	35.568	100,00	Schenker International S.A. de C.V., Mexico City/Mexiko	MXN	863.008	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	193.857	100,00	Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI)/Italien	EUR	76.348	100,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	200.994	100,00	Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	154.447	50,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	7.558	100,00	Schenker Kazakhstan LLP, Almaty/Kasachstan	KZT	48.782	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	447.189	100,00	Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	649	60,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.763.786	100,00	Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	46.718.752	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	- 2.417	100,00	Schenker Limited, London/Vereinigtes Königreich	GBP	32.705	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	130.649	100,00	Schenker Limited, Nairobi/Kenia	KES	12.359	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	- 46.842	100,00	Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka/Bangladesch	BDT	202.847	57,50
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	176	100,00	Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	26.298	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	156.733	100,00	Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	33.057	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.628.127	100,00	Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	90.445	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami/USA	USD	177.959	100,00	Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing/China	CNY	283.577	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	- 265.227	99,90	Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	50.870	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	20.552	100,00	Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	316.387	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	657.575	100,00	Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	126.370	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	154.849	100,00	Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	16.006	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	CNY	899	70,00	Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	117.431	100,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	93.788	70,00	Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	- 116.651	100,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	389.240	100,00	Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	75.672	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	6.413.829	100,00	Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	- 32.184	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	2.376.548	100,00	Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	15.194	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	11.335	100,00	Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	AED	43.462	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	23.745	100,00	Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	69.720	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.508	100,00	Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	351.905	99,53
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	16.963	100,00	Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	119.728	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	171.994	100,00	Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	68.288.168	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	135.328	100,00	Schenker Logistics W.L.L., Doha/Qatar	QAR	581	60,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	- 404	100,00	SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	3.710	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00	Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	353.806	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	PHP	84.651	98,51	Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	MAD	16.714	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	44.171	100,00	Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	338.952	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	87.834	100,00	Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	1.783.294	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	112.073	100,00				
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	44.498	100,00				
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	7.682	100,00				
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00				
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	16.823	100,00				
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.764	100,00				
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	16.672	100,00				
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	201.330	100,00				
Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	EUR	- 3.332	100,00				
Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur/Singapur	SGD	1.265	100,00				

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek / Namibia	NAD	-1.246	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	20.587	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	HUF	6.449.859	100,00
Schenker NV, Antwerpen / Belgien	EUR	16.172	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha / Qatar	QAR	849	60,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto / Kanada	CAD	60.899	100,00
Schenker OY, Helsinki / Finnland	EUR	92.510	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt / Panama	USD	1.389	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima / Peru	PEN	-2.218	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic / Philippinen	PHP	103.236	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt / Philippinen	PHP	601.103	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg / Schweden	SEK	345.084	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	43.479	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt / Guatemala	GTQ	-23.387	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava / Slowakei	EUR	6.760	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad / Saudi-Arabien	SAR	28.461	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich / Schweiz	CHF	44.970	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing / China	CNY	41.143	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur / Singapur	SGD	360.567	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando / Südafrika	ZAR	148.293	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	337.802	99,68
SCHENKER spol. s r.o., Prag / Tschechien	CZK	921.234	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.180	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau / Polen	PLN	7.813	100,00
Schenker Transitaríos, S.A., Loures / Portugal	EUR	12.220	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg / Schweden	SEK	21.707	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg / Niederlande	EUR	6.678	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	VND	900.763.110	100,00
Schenker, Inc., New York / USA	USD	152.164	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu / Türkei	TRY	125.463	55,00
Schenker Ocean Ltd, Wanchai / Hongkong	HKD	6.746	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio / Japan	JPY	5.787.575	80,00
SIA Schenker, Riga / Lettland	EUR	6.222	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn / Estland	EUR	265	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	1.420	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach / Schweiz	CHF	5.707	62,10
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg / Schweden	SEK	1.332	100,00
TRANSNA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.297	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG) i. L., Hamburg	EUR	478	96,70
Transworld Asig - Broker de Asigurare SRL, Bukarest / Rumänien	RON	350	99,53
UAB »Schenker«, Vilnius / Litauen	EUR	736	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien / Österreich	EUR	1.699	69,00

Tochterunternehmen (Name und Sitz)	Währung	Eigenkapital in Tausend <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>AT EQUITY</b>			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana / Slowenien <sup>2),3)</sup>	EUR	12.199	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich / Schweiz <sup>2),3)</sup>	CHF	3.045	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden <sup>2),3)</sup>	EUR	100	33,30
Bäckebols Åkeri AB, Göteborg / Schweden <sup>2),3)</sup>	SEK	56.002	35,00
BTU - Bitspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna / Schweden <sup>2),3)</sup>	SEK	6.354	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover <sup>2),3)</sup>	EUR	97	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel <sup>2),3)</sup>	EUR	3.457	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen / Norwegen <sup>2),3)</sup>	NOK	15.828	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona) / Spanien <sup>2),4)</sup>	EUR	1.043	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau / Moldawien <sup>2),3)</sup>	MDL	13.730	33,17
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria / Spanien <sup>2),3)</sup>	EUR	407	24,75
Trans Jetabel S.L., Aldeamayorde S Martin / Spanien <sup>2),4)</sup>	EUR	736	20,00
Värnamo Åkeri AB, Värnamo / Schweden <sup>2),3)</sup>	SEK	18.863	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo / Norwegen <sup>2),3)</sup>	NOK	16.380	50,00

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2019.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2018.

<sup>5)</sup> Vorläufige Abschlussdaten.

<sup>6)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2015.

<sup>7)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2017.

<sup>8)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2016.

<sup>9)</sup> Daten aus Liquidationsbilanz per 1. Juli 2018.

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

## PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 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 Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- > entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 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 des oben genannten Corporate Governance-Berichts.

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

## GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

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

## SONSTIGE INFORMATIONEN

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Finanzberichts »Lagebericht und Jahresabschluss 2020« – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS**

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

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

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

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

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

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

Berlin, den 3. März 2021

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper  
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow  
Wirtschaftsprüfer

# Weitere Informationen

88 > Bericht des Aufsichtsrats

92 > Corporate Governance Bericht

# Bericht des Aufsichtsrats

- 89 > Sitzungen des Aufsichtsrats
- 89 > Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats
- 90 > Corporate Governance
- 90 > Jahresabschluss
- 91 > Veränderung in der Besetzung von  
Aufsichtsrat und Vorstand



**Michael Odenwald**

Aufsichtsratsvorsitzender  
der Deutschen Bahn AG

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

## SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

## SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

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

## **CORPORATE GOVERNANCE**

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

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

## **JAHRESABSCHLUSS**

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

## VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

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

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

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

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus. Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie der Mitarbeitendenvertretung der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2021

Für den Aufsichtsrat



Michael Odenwald  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der Deutschen Bahn AG

# Corporate Governance Bericht

- 92 > Entsprechenserklärung
- 92 > Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat
- 94 > Transparenz
- 94 > Risikomanagement
- 95 > Compliance
- 95 > Rechnungslegung und Abschlussprüfung
- 95 > Effizienzprüfung des Aufsichtsrats
- 95 > Vergütungsbericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 den PCGK zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbar zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden. Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

## ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

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

»I. Aufsichtsrat und Vorstand der Deutschen Bahn AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 25. März 2020 den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK (PCGK 2009) mit Ausnahme des Selbstbehalts beim Abschluss der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.3.2), der im Kontext der Umsetzung des novellierten PCGK 2020 erörtert werden soll, entsprochen wurde.

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

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

## ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

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

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

## Vorstand

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

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

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

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

## Aufsichtsrat

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

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

Die Amtszeit der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats, Frau Dr. Ingrid Hengster, Frau Prof. Dr. Susanne Knorre, Herr Dr. Jürgen Krumnow, Frau

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

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

des nach dem Ausscheiden von Herrn Westphal vakanten Mandats Herrn Martin Burkert als Vertreter der Arbeitnehmenden zum Mitglied des Aufsichtsrats gerichtlich bestellt.

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

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

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

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

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

### AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DBAG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit

der Ausschüsse im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

### Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

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

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

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

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

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

### TRANSPARENZ

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

### RISIKOMANAGEMENT

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

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

## COMPLIANCE

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

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

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

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

## RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 25. März 2020 die PwC, Berlin, zur Abschlussprüferin für das Geschäftsjahr 2020 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl der Abschlussprü-

fungsgesellschaft vorbereitet und nach deren Wahl durch die Hauptversammlung mit der Abschlussprüfungsgesellschaft die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit der Abschlussprüfungsgesellschaft wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende von der Abschlussprüfungsgesellschaft über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

## EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

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

## VERGÜTUNGSBERICHT

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

### Das Vergütungssystem des Vorstands

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

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

### VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

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

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

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

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

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

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

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

Im März 2020 hat der Aufsichtsrat die Systematik des Long-term Incentive Plans des Vorstands für künftig auszureichende Tranchen modifiziert. Im Fokus der angepassten LTI-Methodik stehen nunmehr auch langfristige verkehrs- und klimapolitischen Ziele sowie weiterhin die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerrei-

chung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 200% liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

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

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

### **Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte**

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

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

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

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

**Ruhegeldansprüche**

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

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

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

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

**Vertragliche Nebenleistungen**

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

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als

Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstandsmitglieder entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

**VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2020**

**Vorstand DB AG**

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

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

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

**Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020**

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

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

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

<sup>1)</sup> Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

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

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

<sup>4)</sup> Summe ohne langfristige variable Vergütung.

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

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

### Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020

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

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

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

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

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

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

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 24. März 2021 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

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

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

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

<sup>2)</sup> Frau Winkelmeier-Becker hat auf die ihr für die Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

# Kontaktinformationen

## Investor Relations und Sustainable Finance

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations und  
Sustainable Finance  
Europaplatz 1  
10557 Berlin

Telefon — 030.297-64031  
E-Mail — [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet — [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



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



## Konzernkommunikation

Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Telefon — 030.297-61030  
E-Mail — [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet — [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

## DB-Servicenummer

Unsere Servicenummer 0180.699 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kund\*innen.



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

Auch online finden Privat- und Geschäftsreisende *Antworten auf häufige Fragen* →  sowie *weitere Kontaktmöglichkeiten* → .

## Social Media

### DB-KONZERN

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



### PERSONENVERKEHR

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



## 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** DB AG / Max Lautenschläger  
→ **2** DB AG / Max Lautenschläger  
→ **8** DB AG / Max Lautenschläger  
→ **88** DB AG / Max Lautenschläger

**Deutsche Bahn AG**  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

