



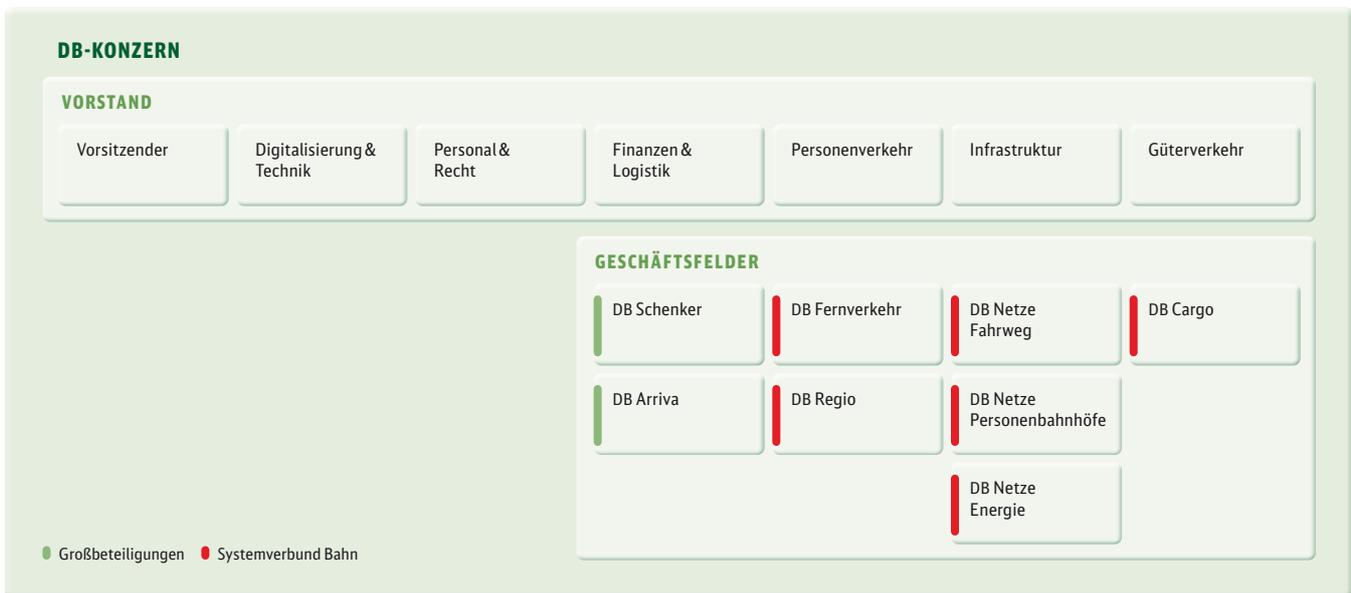
Deutsche Bahn AG

Lagebericht und
Jahresabschluss 2021

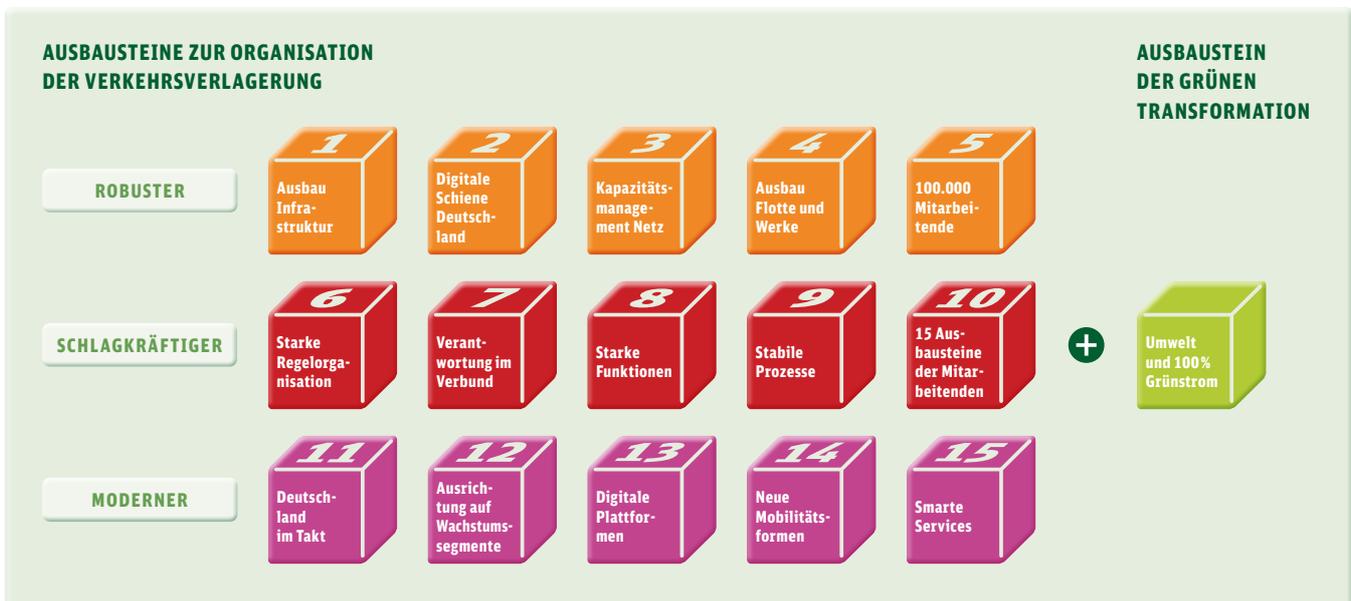
INHALT

- 1 → Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 3 → Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
- 4 → Bericht des Aufsichtsrats
- 8 → Lagebericht
- 71 → Jahresabschluss

ORGANIGRAMM DEUTSCHE BAHN KONZERN



DIE AUSBAUSTEINE DER STARKEN SCHIENE



VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



DR. RICHARD LUTZ Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Liebe Leser:innen,

die Corona-Pandemie ist in den vergangenen Wochen aus dem Fokus der Öffentlichkeit geraten. Die erhoffte Aufbruchsstimmung ist jedoch ausgeblieben. Europa ist mit einer Lage konfrontiert, die kaum jemand für möglich gehalten hätte. Welche politischen und wirtschaftlichen Folgen der Krieg in der Ukraine noch haben wird, vermag momentan niemand abschließend zu beurteilen.

Wer das Klima schützen
und dabei mobil
sein möchte, fährt Bahn.

Wir als Deutsche Bahn stehen für ein friedliches, ein freies und ein demokratisches Europa. Wir bringen Menschen zusammen und Güter an ihr Ziel. Deshalb war und ist es für uns selbstverständlich, Flüchtende zu unterstützen, Hilfslieferungen zu übernehmen und Leid, wo möglich, zu lindern. Allen, die geholfen haben und es noch immer tun, möchte ich an dieser Stelle von Herzen danken.

2021 haben uns die Corona-Pandemie, Naturereignisse wie die Flutkatastrophe und lange Streiks stärker ausgebremst, als wir erhofft hatten. Trotz der Pandemie konnten wir aber 2021 bereits wieder mehr Fahrgäste in unseren Fernverkehrszügen begrüßen als noch 2020. Und das, obwohl es zu Beginn des Vorjahres noch Monate ganz ohne Corona-Beschränkungen und mit Reisendenzahlen auf Rekordniveau gab.

Auch bei unserer Schienengüterverkehrstochter stieg trotz mancher Widrigkeiten die Nachfrage. DB Cargo konnte bei den beförderten Gütern und bei der Verkehrsleistung 2021 zulegen. Im Dezember lagen wir deutlich über den beiden Vorjahren und im gesamten Jahr 2021 auf dem Niveau von 2019. Unsere Logistiktochter DB Schenker hat erneut ein sehr gutes Jahr hinter sich und stabilisiert den DB-Konzern finanziell mit Rekordumsätzen und Rekordgewinnen.

DB Regio hat sich 2021 als absolut verlässliche Größe im Regionalverkehr in Deutschland erwiesen. Während Wettbewerber sich teilweise aus dem Markt zurückzogen, war auf DB Regio Verlass. Mit einer organisatorischen Meisterleistung hat DB Regio zu Jahresbeginn 2022 zum Beispiel die Übernahme von Teilen der Abellio-Verkehre in Nordrhein-Westfalen gestemmt.

2022 investieren wir

13,6

Mrd. Euro in Bahnhöfe
und Schienennetz.

Wir spüren also ein anhaltendes Vertrauen in den DB-Konzern, in die Eisenbahn, in unsere Logistikdienstleistungen, in die Starke Schiene.

Klar ist aber auch: Die Rahmenbedingungen waren 2021 erneut herausfordernd. Auch wenn sich unser Ergebnis im Vergleich zu 2020 deutlich verbessert hat, steht unter dem Strich erneut ein Verlust. Dennoch haben wir auch 2021 weiter auf Rekordniveau investiert, modernisiert und qualifiziert. Diesen Kurs wollen wir fortsetzen und ab 2022 wieder profitabel wachsen.

Denn die Schiene ist elementar wichtig für ein großes Angebot von grüner Mobilität und Logistik in Europa. Wer das Klima schützen und dabei mobil sein möchte, fährt Bahn. Wer in schwierigen Zeiten unterwegs sein muss, kann sich auf die Bahn verlassen. Die Eisenbahn hat sich in den vergangenen zwei Jahren als krisensicher erwiesen. Genauso wie unsere Strategie: Die Starke Schiene war vor der Corona-Pandemie die richtige Strategie für die Menschen, die Wirtschaft und das Klima. Sie hat sich in der Pandemie bewährt. Und sie ist der richtige Kompass für die Zeit danach.

Entscheidend wird sein, dass wir die Kapazität im Schienennetz deutlich ausbauen. Deshalb investieren wir zusammen mit dem Bund wie nie zuvor. Nachdem wir 2021 rund 12,8 Milliarden Euro in Bahnhöfe und Schienennetz gesteckt haben, werden es 2022 über 13,6 Milliarden Euro sein. Auch bei unserer Flotte packen wir an: Zum Jahresende 2022 können unsere Kund:innen die ersten Züge der Baureihe ICE 3neo zwischen Nordrhein-Westfalen und München erleben. Erst kürzlich haben wir 43 weitere Züge der Baureihe bei Siemens bestellt. Insgesamt wird unsere ICE-Flotte bis Ende 2022 auf rund 360 Züge wachsen – gegenüber rund 270 vor fünf Jahren.

Unsere ICE-Flotte
wächst auf rund

360

Züge bis Ende 2022.

Einen wichtigen Schritt haben wir 2021 für den Klimaschutz getan: Wir konnten unser Ziel, klimaneutral zu werden, auf 2040 vorziehen. Unser Engagement für mehr Klimaschutz findet Beachtung: Wir haben es zum fünften Mal in Folge auf die »A-List 2021 – Climate Change« der global orientierten gemeinnützigen Organisation CDP geschafft. Der vorliegende Bericht wurde erstmals nach den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD) erstellt. Die Deutsche Bahn bekennt sich auch ausdrücklich zu den Prinzipien des UN Global Compact.

2021 war ein Jahr, in dem wir uns erneut als verlässlicher Anbieter nachhaltiger Mobilität für Menschen und Güter bewiesen haben – auch unter schwierigen Bedingungen. Wir sind ein Stabilitätsanker. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

DER VORSTAND DER DEUTSCHEN BAHN AG



DR. RICHARD LUTZ Vorstandsvorsitzender



DR. LEVIN HOLLE Finanzen&Logistik



BERTHOLD HUBER Personenverkehr



DR. SIGRID NIKUTTA Güterverkehr



DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN Digitalisierung&Technik



RONALD POFALLA Infrastruktur



MARTIN SEILER Personal&Recht

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



MICHAEL ODENWALD Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG

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

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung sowie zu einer Strategieklausur zusammen. Dem Aufsichtsrat wurde darüber hinaus in einer Informationsveranstaltung der Jahresabschluss 2020 in Vorbereitung der Beschlussfassung in der Bilanzsitzung ausführlich vorgestellt. In zwei weiteren Informationsveranstaltungen hat der Aufsichtsrat die methodische Neufassung des Short Term Incentive (STI) für den Vorstand als Blaupause für eine Neufassung der Erfolgsbeteiligung im gesamten Systemverbund Bahn ausführlich beraten. Im Berichtsjahr haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats an mindestens der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Geschäftsjahr 2021 hat der Aufsichtsrat

sechs Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten im Berichtszeitraum nach wie vor 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 Konzepte zum »grünen Bahnkonzern« für Europa sowie zu weiteren europäischen Wachstumsinitiativen, insbesondere bei DB Fernverkehr, DB Cargo und in der Infrastruktur, diskutiert.

Der Aufsichtsrat hat ferner wesentliche Einzelsachverhalte wie z.B. die Beschaffung weiterer ICE-Züge im Rahmen eines zweiten Abrufs aus Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) 2.0 oder die Gründung von Gesellschaften nach Erteilung des Zuschlags im Vergabeverfahren der S-Bahn Berlin beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Auch hat der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum über die Wiederbestellung von drei Vorstandsmitgliedern und Neubestellung eines Vorstandsmitglieds der DB AG entschieden.

Dominierend war im Berichtszeitraum insbesondere die Beratung der erheblichen Folgen der Corona-Pandemie für den DB-Konzern, die auch im Jahr 2021 deutliche Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation des Konzerns hatte. Der Vorstand hat die wirtschaftliche Situation des Konzerns, die Auswirkungen auf 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 2022 bis 2026 für den DB-Konzern beraten sowie zunächst dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2022 und der Projekt- und Investitionsplanung des DB-Konzerns für den Mittelfristzeitraum verabschiedet. Die Mittel- und Langfristplanung des Konzerns wurde zur Kenntnis genommen.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu fünf 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- bzw. der 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 den Fortgang und intensiv die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands, die jeweils von den Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde, erörtert. Die Kostenentwicklung wurde zudem in einer außerordentlichen Sitzung vertieft betrachtet. In seiner Dezembersitzung hat der Ausschuss auch den Risikobericht, die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns ausführ-

lich 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 Konzernrevision informieren lassen. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert. Der Ausschuss hat sich außerdem über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte unterrichten lassen, u.a. über den aktuellen Stand der Umsetzung der Empfehlungen des neu gefassten Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) 2020 durch den Corporate-Governance-Beauftragten im DB-Konzern. 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 neun, zwei turnusmäßigen sowie sieben außerordentlichen, Sitzungen bzw. Telefonkonferenzen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet und Vergütungsfragen für die Mitglieder des Vorstands diskutiert sowie die jeweiligen Beschlussfassungen des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet.

Der gem. § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den 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 DB AG 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 Novelle des PCGK ergaben, wurden eruiert. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurden die rund 100 Empfehlungen zum größten Teil umgesetzt. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit im Berichtsjahr 2022 weiter befassen und den Fortgang der Umsetzung mit dem Vorstand erörtern.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und Konzern-Lagebericht zum 31. Dezember 2021 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers war am 25. März 2022 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 30. März 2022 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der

Prüfung zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

Mit Wirkung zum 31. Mai 2021 wurde die Bestellung von Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke als Vorstandsmitglied der DB AG einvernehmlich aufgehoben. Zu ihrer Nachfolgerin als Vorständin Digitalisierung & Technik hat der Aufsichtsrat in seiner turnusmäßigen Sitzung am 15. Juni 2021 mit Wirkung zum 15. September 2021 Frau Dr. Daniela Gerd tom Markotten bestellt.

Frau Dr. Tamara Zieschang hat ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 16. September 2021 niedergelegt. Als ihr Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2021 Herr Enak Ferlemann (MdB; PSts a. D.) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

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

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

Berlin, im März 2022

Für den Aufsichtsrat



Michael Odenwald
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

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

Die DB AG führt alle Geschäftsfelder des DB-Konzerns in der Funktion einer operativen Managementholding. In diesem Zusammenhang erbringt die DB AG zentrale Governancefunktionen für den DB-Konzern (u.a. Compliance, Finanzen und Controlling, Kommunikation, Konzernentwicklung, Konzernmarketing sowie Technik und Digitalisierung) sowie administrative Servicefunktionen (u.a. DB Immobilien, DB Training sowie DB Beschaffung).

2021 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 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.

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 bis 2040 klimaneutral sein wird.

2021 war für den Personenverkehr des DB-Konzerns weiterhin stark durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Die Nachfrageentwicklung im Schienengüterverkehr des DB-Konzerns wies einen kräftigen Anstieg auf, getrieben durch die weltwirtschaftliche Entwicklung. Das Vor-Corona-Niveau wurde annähernd wieder erreicht.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie werden den DB-Konzern auch in 2022 noch begleiten. Der DB-Konzern hält aber an den Wachstumszielen für die Schiene und seinen eigenen Wachstumszielen im Sinne der DB-Konzern-Strategie Starke Schiene fest. Der bedarfsgerechte Ausbau der Kapazitäten v.a. in der Infrastruktur wurde daher auch 2021 konsequent fortgesetzt.

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war u.a. infolge der einsetzenden Erholung sowie der positiven Geschäftsentwicklung von DB Schenker stark verbessert, blieb aber weiterhin erheblich unter Druck. Ein Anstieg beim Konzernumsatz wurde teilweise durch Belastungen auf der Aufwandsseite aufgezehrt. Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) des DB-Konzerns stieg in der Folge deutlich an, blieb aber spürbar negativ.

Die DB AG hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren.

Der Bund hat zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2021 verschiedene Maßnahmen umgesetzt: eine weitgehende Förderung der Trassenpreise (rückwirkend ab März 2020), Ersatz der Dividendenzahlung durch Bundesmittel zur Durchführung von Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie eine Eigenkapitalerhöhung zum Ausgleich der Schäden bei der DB Fernverkehr AG. Zudem wurde durch den Bund eine Eigenkapitalmaßnahme bei der DB AG i.H.v. 2,125 Mrd. € aus dem Klimaschutzprogramm 2030 für die Jahre 2020 und 2021 umgesetzt.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. 2021 verzeichnete das Beteiligungsergebnis einen spürbaren Anstieg, blieb aber weiterhin deutlich unter Druck. Hier wirkte v.a. die Entwicklung der DB Fernverkehr AG, der DB Cargo AG, der DB Energie GmbH sowie der Schenker AG ergebnisverbessernd. Gegenläufig dämpfend wirkte die Ergebnisentwicklung der DB Netz AG. Der Jahresfehlbetrag verringerte sich in der Folge deutlich.

GRUNDLAGEN

Der DB-Konzern 9

Umfeldentwicklungen 13

Rechtliche Themen 17

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. Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 340.000 Mitarbeitende. Der Fokus unserer Geschäftstätigkeit liegt auf dem Schienenverkehr in Deutschland.

Unser elementares Anliegen ist die Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Hierfür setzt der DB-Konzern auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. In Deutschland betreibt der DB-Konzern das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Der DB-Konzern 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 dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleinigiger Eigentümer ist der Bund. Die Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

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

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 sog. funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der DB Netz AG zum Infrastrukturzugang und zu den Entgelten gewährleistet. Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung ist vorgesehen, die DB Netz AG und die DB Station&Service AG innerhalb des DB-Konzerns zusammenzulegen. Verlässlichkeit und Stabilität sind Basis einer hohen Qualität der Infra-

ORGANIGRAMM DB-KONZERN

DB-KONZERN

VORSTAND

Vorsitzender

Digitalisierung & Technik

Personal & Recht

Finanzen & Logistik

Personenverkehr

Infrastruktur

Güterverkehr

GESCHÄFTSFELDER

DB Schenker

DB Fernverkehr

DB Netze Fahrweg

DB Cargo

DB Arriva

DB Regio

DB Netze Personenbahnhöfe

DB Netze Energie

Großbeteiligungen Systemverbund Bahn

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

Der DB-Konzern fokussiert sich mit der Strategie Starke Schiene auf die Geschäftstätigkeit des Systemverbunds Bahn.

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

- Strategisch relevante Beteiligungen wie DB Schenker werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des Netzwerks konzentrieren.
- Der Wertbeitrag der Großbeteiligung DB Arriva für die Starke Schiene ist operativ und strategisch gering. DB Arriva bedient lokale Märkte im europäischen Ausland. Synergien auf Kunden-, Produktions- oder Produktseite mit dem Systemverbund Bahn sind aktuell nicht vorhanden bzw. unwesentlich. An der Verkaufsabsicht wird festgehalten.

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 unserer Geschäftsaktivitäten 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 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 überwie-

gend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr 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 abgesehen von der Pandemieentwicklung 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 v.a. das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen er über hohe Marktanteile verfügt bzw. in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas weiter.

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 i. d. R. durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung der Netzwerke, 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 intelligenter 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 i. d. R. 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 nahezu allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig. Unser umfassendes Leistungsportfolio ermöglicht es uns, unseren Kunden Leistungen kombiniert aus einer Hand anzubieten.

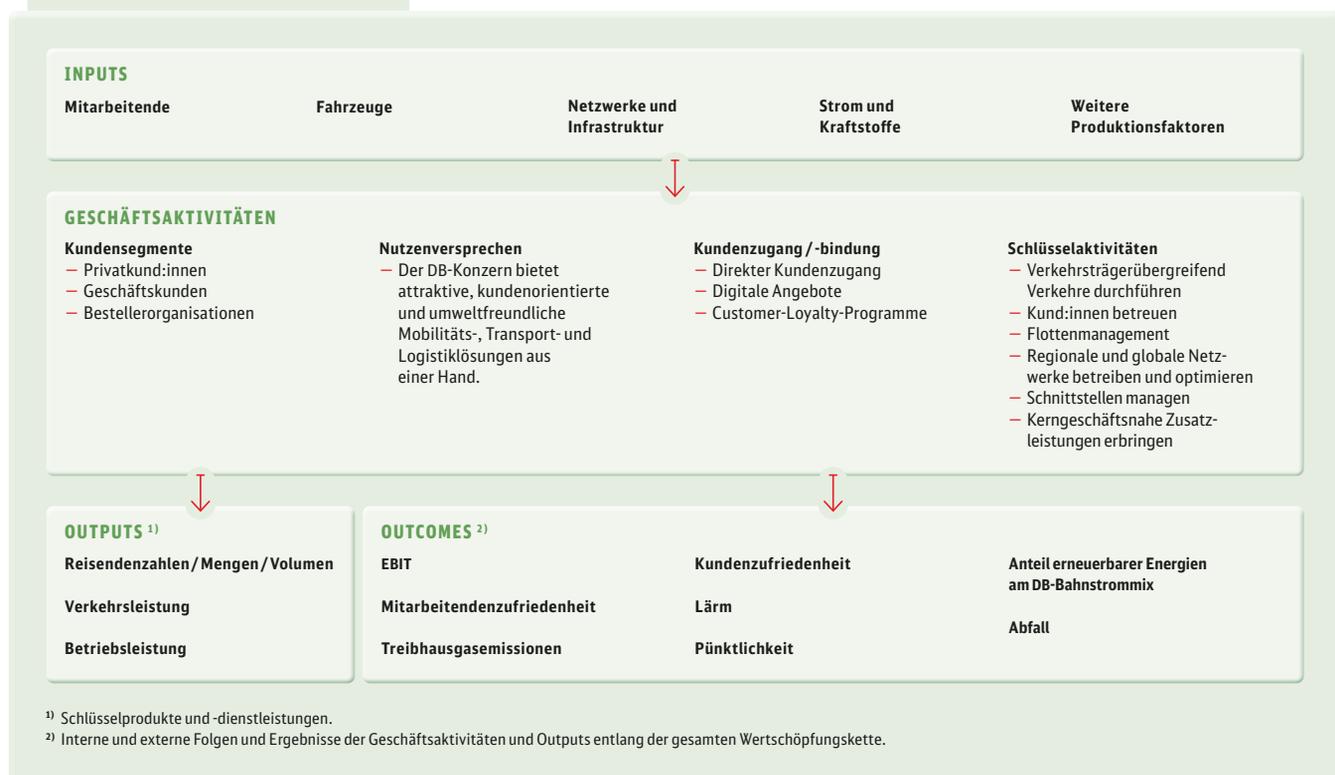
Bei DB Regio und DB Arriva hat der Auftragsbestand in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe

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 zentrale Bestandteile 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 Klimaschutzziele zu erreichen, sie fördert Teilhabe und Lebensqualität der Menschen, stärkt den Wirtschaftsstandort und Menschen und Wirtschaft in Europa. Kurzum: 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. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung zu nennen.

GESCHÄFTSMODELL DB-KONZERN



- **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimiert der DB-Konzern das Rad-Schiene-System im Ganzen. Dabei erfüllt er eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es uns, 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 unsere 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:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig 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 europa- 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 der DB-Konzern auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in sein Produktportfolio integriert und auch Plattformen an seinen Kundenschnittstellen etabliert. Auf der anderen Seite unterstützt der DB-Konzern seine internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz, um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Der hohe Stellenwert, den Nachhaltigkeit, Umwelt und damit auch klimarelevante Themen im DB-Konzern haben, spiegelt sich neben der Verankerung in der Strategie Starke Schiene auch in unserer Nachhaltigkeitsorganisation wider. Die Verantwortung für die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt – und somit auch für klimabedingte Chancen und Risiken – obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird vom Vorstandsvorsitzenden der DB AG ausgeübt. Die übergreifende Koordination liegt in der zugeordneten Organisationseinheit Nachhaltigkeit und Umwelt mit ihren fünf Fachabteilungen im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Der Bereich

Nachhaltigkeit und Umwelt konzipiert die Grüne Transformation des DB-Konzerns und stellt ihre Umsetzung sicher. Er ist insbesondere für die Definition der integrierten Nachhaltigkeits- und Umweltstrategie, die damit verbundenen konzernweiten Ziele und Kennzahlen sowie für die Planung, Steuerung und Durchführung von konzernweiten Transformationsprojekten verantwortlich. Die inhaltliche Verantwortung für fachspezifische Nachhaltigkeitsthemen liegt bei den jeweiligen Fachabteilungen des Bereichs. Der Aufbau weiterer Umfeldbeobachtungstools, unser Engagement in Nachhaltigkeitsnetzwerken und unsere Mitarbeit in nationalen und internationalen Gremien gewährleistet, dass Trends und Treiber sowie Chancen und Risiken im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt, inkl. Klimaschutz und Klimaresilienzmanagement, für den DB-Konzern beobachtet sowie strategisch und fachlich bewertet werden. Somit ist der konzernweite Zugang zu Fachwissen für Nachhaltigkeits- und Umwelt- einschließlich Klimathemen sichergestellt.

Die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt haben Top-Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene. Der Aufsichtsrat und der Konzernvorstand werden quartalsweise über den Status des Ausbausteins der Grünen Transformation Umwelt und 100 % Grünstrom und damit zu Nachhaltigkeits-, Umwelt- und Klimathemen informiert. Der Leistungsstand bei der Treibhausgasreduzierung und beim Lärmschutz wird im Rahmen von unterjährig regelmäßig stattfindenden Performance Review Meetings überprüft, an denen der Konzernvorstand und die Geschäftsfeldleitungen teilnehmen. Die Erreichung der Ziele für die Treibhausgasemission fließt mit in die Berechnung der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern und weiteren Führungskräften sowie bestimmten Mitarbeitendengruppen ein.

Die Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt des DB-Konzerns ist die höchste Position mit Zuständigkeit für nachhaltigkeits- und klimarelevante Themen unterhalb des DB-Konzernvorstands und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Der Bereich berät und unterstützt den DB-Konzernvorstand bei der strategischen Führung und Umsetzung der Grünen Transformation. Über regelmäßige Termine wird ein enger Austausch zu Nachhaltigkeits-, Umwelt- und Klimathemen auf Vorstandsebene sichergestellt. Zu den spezifischen Aufgaben gehört u.a. die Erstellung von Handlungsempfehlungen für den DB-Konzern und die Geschäftsfelder bzw. Serviceeinheiten. Zudem verantwortet der Bereich u.a. die Planung und das Monitoring der jeweiligen Zielerreichung, bspw. in Bezug auf unsere Klimaschutz- und Lärmschutzziele. Die Geschäftsfelder tragen die Umsetzungsverantwortung der Ziele, Strategien und Maßnahmen.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG

Mit dem Koalitionsvertrag vom 24. November 2021 bekennen sich die Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/Die Grünen (Grüne) und die Freie Demokratische Partei (FDP) zu einer leistungsstarken Schiene und zum integrierten DB-Konzern:

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % erhöhen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.
- Die Infrastruktureinheiten DB Netz AG und DB Station & Service AG sollen innerhalb des DB-Konzerns »zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt« werden.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturbereichs des DB-Konzerns sollen gestärkt und verbessert werden.
- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und des Deutschland-Takts, ein Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«, die Bündelung und Stärkung der Bahnhofsprogramme, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung, die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Im Juni 2020 verständigte sich der Bund auf umfassende Maßnahmen zum Thema »Corona-Folgen bekämpfen, Wohlstand sichern, Zukunftsfähigkeit stärken«. Sie enthalten zahlreiche generelle Entlastungen für die deutsche Wirtschaft und setzen zugleich branchenspezifische Impulse in 2020 und 2021. In diesem Zusammenhang gab es 2021 insbesondere bei den coronabedingten Kompensationsmaßnahmen für den DB-Konzern Entwicklungen:

- Für den partiellen Schadensausgleich wurde im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd. € vorgesehen.
- Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission) 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.

- Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der EU-Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:
 - Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio. € erhöht.
 - Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio. € erhöht und weitere 27 Mio. € im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt eingestellt, zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i.H.v. 279 Mio. € zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

Die beihilferechtliche Abstimmung mit der EU-Kommission zur Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr und im Schienengüterverkehr rückwirkend zum März 2020 wurde 2021 abgeschlossen, ebenso die Schadenskompensation für den Schienenpersonenfernverkehr für den ersten Lockdown im Frühjahr 2020. Die entsprechenden Maßnahmen wurden 2021 umgesetzt. Die beihilferechtliche Abstimmung bezüglich der Schadenskompensation für den Schienengüterverkehr wurde auch abgeschlossen. Die Abstimmung mit der EU-Kommission zu weiteren Schadenskompensationen dauert an.

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd. €, womit sich der Bund hälftig an der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr beteiligte. Auch für 2021 hat der Bund eine hälftige Beteiligung an der Fortsetzung der Branchenlösung i.H.v. 1 Mrd. € zugesagt, soweit die Länder wie für 2020 einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Die Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr soll auch 2022 fortgeführt werden.

UMSETZUNG DES KLIMASCHUTZPROGRAMMS 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 des Bundes werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i.H.v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 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 sowie als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach Abschluss der Abstimmungen mit der EU-Kommission wurden die im Bundeshaushalt 2021 verankerten Eigenkapitalerhöhungen für 2020 und 2021 i.H.v. insgesamt 2,125 Mrd. € im November 2021 umgesetzt. Für die Jahre 2022 bis 2024 sind im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weitere Eigenkapitalmaßnahmen i.H.v. jeweils 1,125 Mrd. € vorgesehen, die ebenfalls vollständig der Infrastruktur zugutekommen.

ÄNDERUNG DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES UND KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat am 28. April 2021 einen Beschluss zum Klimaschutzgesetz veröffentlicht, der die Zulässigkeit der Fixierung von Treibhausgasminderungszielen und Emissionsobergrenzen bestätigt. Zugleich fordert er eine Schärfung der Ziele und eine Konkretisierung auch für die Zeit nach 2030. Der Gesetzgeber hat unter Beachtung dieser Vorgabe eine Änderung des Gesetzes beschlossen. Das Ziel zur nationalen Treibhausgasminderung für 2030 wurde von -55% auf -65% erhöht. Mit -88% wird erstmals ein konkretes Ziel für 2040 vorgegeben. Das Zieljahr für die Klimaneutralität Deutschlands wurde von 2050 auf 2045 vorgezogen. Für den Verkehrssektor reduziert sich die Jahreshöchstmenge der Treibhausgasemissionen in 2030 von bisher 95 auf 85 Mio. t CO₂-Äquivalente (CO₂e). Die Emissionen im Verkehrssektor müssen dafür um mindestens 48% (zuvor: 42%) reduziert werden.

Begleitend zur Änderung des Klimaschutzgesetzes hat der Bund im Juni 2021 ein Sofortprogramm im Umfang von 8 Mrd. € bis 2025 beschlossen. Der Fokus liegt auf 2022 und 2023. Für die Schiene sind insgesamt 200 Mio. € für zusätzliche Digitalisierungsvorhaben vorgesehen. Diese Mittel stehen unter Vorbehalt der finalen Beschlussfassung des Bundeshaushalts 2022, die voraussichtlich Ende des zweiten Quartals 2022 erfolgt.

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. Die Arbeitsgruppe »Klimaschutz im Verkehr« hat im Juni 2021 einen Bericht dazu vorgelegt, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr weiter beschleunigen und ausbauen lassen. Den Maßnahmen zur Stärkung und weiteren Elektrifizierung der Schiene sowie des öffentlichen Verkehrs wird dabei eine tragende Rolle beigemessen. Im Rahmen anderer Arbeitsgruppen wurden vertiefende Ausarbeitungen u.a. zur Elektromobilität und Digitalisierung im Verkehr erstellt. Der DB-Konzern ist in diesem Kontext Projektbeteiligter des RealLab Hamburg, in dessen Rahmen die Gewinnung von Erkenntnissen zu den Voraussetzungen und Bedarfen intermodaler und autonomer Mobilität Gegenstand ist. Im Oktober 2021 hat die NPM einen Ergebnisbericht für die Jahre 2018 bis 2021 vorgelegt. Die Arbeit der NPM ist damit zunächst beendet.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das BMDV im Juni 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht, der von der Branche breit getragen wird. Die Umsetzung insgesamt sowie von wesentlichen Elementen wie dem Deutschland-Takt ist Gegenstand fortbestehender Gremien unter Leitung des Bundes und Beteiligung des DB-Konzerns.

Auf den jährlichen Schienengipfeln des Bundes werden der erreichte Stand und die anstehenden Herausforderungen öffentlich erörtert. Am 17. Mai 2021 fand der dritte Schienengipfel mit Fokus auf europäischem Verkehr statt. Zahlreiche EU-Staaten unterzeichneten einen Letter of Intent zum Trans-EuropExpress (TEE) 2.0 für grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehre auf der Schiene. Dieser soll Teil eines vernetzten Europa-Takts werden.

Am 18. August 2021 hat das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplanteil. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde.

EISENBAHNREGULIERUNGSRECHT

Mit der am 18. Juni 2021 in Kraft getretenen Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) erfolgte eine Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an Entwicklungen des Unionsrechts und wurden Grundlagen für neue Modelle der Kapazitätsvergabe und Fahrplanerstellung u.a. für den Deutschland-Takt geschaffen. Letztere werden im Rahmen einer nationalen Rechtsverordnung zur Durchführung von Pilotprojekten weiter ausgestaltet.

Infrastruktur

EISENBAHNRECHTSBEREINIGUNGSGESETZ

Am 1. Juli 2021 trat das Gesetz zur Änderung von Vorschriften im Eisenbahnbereich, das Eisenbahnrechtsbereinigungsgesetz (EbRbG), in Kraft. Neben eher redaktionellen Anpassungen in verschiedenen Gesetzen wurde mit dem EbRbG u.a. im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) das Gleisanschlussrecht grundlegend umgestaltet und es wurden Neuregelungen zur Vegetationskontrolle insbesondere im Hinblick auf von Drittgrundstücken ausgehende Gefahren für den sicheren Eisenbahnbetrieb geschaffen.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

2021 stand die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u.a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Die mit Zustimmung des Bundesrates am 7. Mai 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes trifft – im weitgehenden Gleichklang zu den Vorgängervorschriften – Regelungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur. Neu aufgenommen wurde das Ziel der Frequenzregulierung, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten. Ebenfalls wurden die Kompetenzen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zur Durchsetzung der Versorgungsaufgaben erweitert.

Wir haben uns mit der Deutschen Telekom auf eine Übererfüllung der Versorgungsaufgaben 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die Deutsche Telekom ihr Mobilfunknetz an den DB-Schienenstrecken schnellstmöglich ausbaut, vorhan-

dene Lücken schließt und die Leistungsfähigkeit des Netzes erheblich steigert. Bis spätestens 2026 soll es entlang der Schienenstrecken im Fern- und im Regionalverkehr keine Versorgungslücken mehr geben. Gemeinsam investieren beide Unternehmen einen dreistelligen Millionenbetrag.

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. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Nach der erstmaligen Dotierung des Programms im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio.€ erfolgte 2021 eine Fortsetzung im gleichen finanziellen Umfang. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt seit 2020 eine Anlagenpreisförderung hinterlegt, die 2021 mit 80 Mio.€ dotiert war. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht, sie war 2021 mit 34 Mio.€ ausgestattet. Die Evaluierung der Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie findet derzeit statt, die neue Richtlinie soll 2022 veröffentlicht werden.

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 EU-Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an den Bund das Schienenlärmschutzgesetz für unionsrechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

NEUAUFLAGE DER FAZILITÄT CONNECTING EUROPE

Am 15. Juli 2021 trat die neue Connecting-Europe-Facility-(CEF-)Verordnung (EU) 2021/1153 in Kraft. Bei der mit 33,7 Mrd. € ausgestatteten Fazilität für den Zeitraum 2021 bis 2027 handelt es sich um das wichtigste EU-Förderprogramm für die Schiene. Für den Verkehrssektor sind 25,8 Mrd. € vorgesehen, davon können 11,2 Mrd. € von Nicht-Kohäsionsländern wie Deutschland beantragt werden. Hieraus können Infrastrukturprojekte zum Ausbau von grenzüberschreitenden Verbindungen, Kapazitäts- und Leistungssteigerung bestehender Strecken und Schienenknoten, Anbindung von Güterterminals an das TEN-V-Netz und Elektrifizierung von Strecken gefördert werden. Unterstützt werden außerdem Projekte im Zusammenhang mit intelligenter und nachhaltiger Mobilität, wie z.B. das European Rail Traffic Management System (ERTMS), Innovationen beim Kapazitäts- oder Verkehrsmanagement oder zur Minderung von Schienengüterverkehrslärm. Darüber hinaus sind zusätzlich 1,7 Mrd. € für alle 27 Mitgliedsstaaten für Projekte für die zivile und militärische Mobilität (»Dual Use«) reserviert. Der erste Aufruf für die Beantragung von CEF-Fördermitteln wurde am 16. September 2021 veröffentlicht. DB-seitig ist ein Gesamtportfolio von 19 Maßnahmen mit einem Umfang von rund 3,1 Mrd. € zur Antragstellung vorgesehen. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Fördersätze (zwischen 30 % und 50 %) ergibt sich daraus eine mögliche Fördersumme von bis zu rund 1,2 Mrd. €.

DEUTSCHER AUFBAU- UND RESILIENZPLAN

Zur Bewältigung der Corona-Pandemie einigten sich die europäischen Institutionen neben dem mehrjährigen Finanzrahmen auch auf ein befristetes Instrument zur Krisenbewältigung i.H.v. 750 Mrd. € (»Next Generation EU«). Im Rahmen von Next Generation EU wurde eine Aufbau- und Resilienzfazilität eingerichtet, die Finanzhilfen i.H.v. insgesamt 312,5 Mrd. € an die Mitgliedsstaaten für Reformen und Investitionen zwischen 2021 und 2026 ermöglicht. Dafür müssen die Mitgliedsstaaten Aufbaupläne mit Projekten zur Bewertung an die Europäische Kommission einreichen. Für den deutschen Aufbau- und Resilienzplan (DARP) erfolgte die Auswahl der Projekte unter der Maßgabe, dass die Deutschland zustehenden Mittel i.H.v. rund 25,6 Mrd. € für Vorhaben des Konjunktur- und Zukunftspakets eingesetzt werden. Für die Schiene sind Zuschüsse für Investitionen in digitale Stellwerkstechnik i.H.v. 500 Mio. € und zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr i.H.v. 227 Mio. € vorgesehen. Der Rat der EU hat den DARP am 13. Juli 2021 final gebilligt. Am 26. August 2021 wurden 2,3 Mrd. € als Vorfinanzierung an Deutschland ausgezahlt.

DAS EUROPÄISCHE FIT-FOR-55-PAKET

Die EU-Kommission hat am 14. Juli 2021 im Rahmen des »Grünen Deals« ein umfassendes Gesetzespaket vorgelegt. Die vorgeschlagenen Regelungen sollen die EU-weiten Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % im Vergleich zu 1990 senken. Dieses sog. Fit-for-55-Paket betrifft insbesondere die Energie- und Verkehrspolitik. Es enthält u.a. Vorschläge für einen neuen EU-Emissionshandel auf Straßenverkehr und Gebäude, strengere CO₂-Emissionsvorgaben für neu zugelassene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (mit dem Ergebnis, dass alle ab 2035 zugelassenen Neuwagen emissionsfrei sein müssen) sowie eine CO₂-Grenzsteuer. Weiter sollen kostenlose Emissionszertifikate sowie die Kerosinsteuerbefreiung für den Flugverkehr schrittweise abgeschafft werden. Die Vorschläge bieten überwiegend Chancen für den klimafreundlichen Schienenverkehr. Sie sind ein wichtiger Schritt hin zu einer einheitlichen CO₂-Bepreisung von Emissionen im Verkehrssektor und einer konsequenten Internalisierung externer Kosten. Das Gesetzespaket wird im nächsten Schritt in Rat und Europäischem Parlament beraten. Mit einem Abschluss des gesamten Fit-for-55-Pakets ist nicht vor 2023 zu rechnen.

HANDELS- UND KOOPERATIONSABKOMMEN

Am 1. Mai 2021 trat das zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU ausgehandelte Handels- und Kooperationsabkommen endgültig in Kraft. 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 gem. einer Verlängerung der bereits zuvor beschlossenen EU-Notfallverordnung bis 31. März 2022 gesichert. In dieser Zeit sollen Frankreich und das Vereinigte Königreich ein grenzüberschreitendes Abkommen abschließen, um die Kanaltunnelverkehre auch langfristig zu sichern.

Infrastruktur

REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EU ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die EU-Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Transeuropäische-Verkehrsnetze (TEN-V-)Leitlinien vorgelegt. Ziel i.S.d. Europäischen Grünen Deals ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen. Dazu sieht die Initiative die Schaffung eines multimodalen, unionsweiten TEN-V-Netzes mit hohen Qualitätsstandards vor. Im Fokus steht die Einrichtung von neun europäischen Transportkorridoren, die auch TEN-V-Kernnetzkorridore, Schienengüterverkehrskorridore und Personenverkehrsverbindungen umfassen sollen. Parallel wird die Implementierung einer dritten TEN-V-Ebene vorgeschlagen: Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden. Im Hinblick auf die angekündigte effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u.a. Anpassungen für eine effizientere Steuerung (Governance) vor. Nach einer Befassung von Parlament und Rat ist ein Abschluss des Dossiers für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen. Die Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien ist auch für Deutschland von Relevanz: Knapp ein Drittel des DB-Netzes ist Teil des TEN-V-Kernnetzes.

Güterverkehr

REVISION DER VERORDNUNG ZUR SCHAFFUNG EINES EUROPÄISCHEN SCHIENENNETZES FÜR EINEN WETTBEWERBSFÄHIGEN GÜTERVERKEHR

Mit der Verordnung zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr wurde 2010 erstmals ein Instrument eingeführt, um den Betrieb der wichtigsten internationalen Eisenbahnstrecken für den Güterverkehr innerhalb der EU sowie mit Drittstaaten zu verbessern. Dazu wurden neun europäische Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore) geschaffen. Ebenfalls etabliert wurden zentrale Vertriebsstrukturen, Produkte sowie Gremienstrukturen zum Management der SGV-Korridore. 2017 und 2018 wurden zwei weitere SGV-Korridore eingerichtet. Sechs der nunmehr elf europäischen SGV-Korridore verlaufen durch Deutschland. Zur Umsetzung des Europäischen Grünen Deals und der Sustainable and Smart Mobility Strategy der EU-Kommission werden auch die SGV-Korridore weiterentwickelt. Eine Initiative mit Vorschlägen zum Betrieb der SGV-Korridore ist für Ende 2022 geplant. Im Fokus steht u.a. die Erhöhung der

Effizienz durch einen international einheitlichen Ansatz für eine optimierte Kapazitätsnutzung und -vergabe im Rahmen von digitalisierten Prozessen. Grenzüberschreitende betriebliche Abläufe sollen europaweit harmonisiert werden. Im Vordergrund steht die verbindliche Anwendung von Standards für die Disposition, gestützt durch ein integriertes IT-System zur Abbildung der internationalen Zugläufe.

Personenverkehr

Einigung zur Revision der Europäischen Fahrgastrechteverordnung

Die neu gefasste europäische Fahrgastrechteverordnung trat am 6. Juni 2021 in Kraft und gilt ab dem 7. Juni 2023. Die Neufassung sieht vor, dass die aktuell geltenden Verspätungsschädigungshöhen unverändert bleiben (25% des Fahrpreises nach einer Stunde Verspätung, 50% nach zwei Stunden). Bei Vorliegen außergewöhnlicher Umstände (wie z.B. extremen Wetterbedingungen, besonderen Umständen wie der Coronapandemie oder aus anderen Gründen höherer Gewalt) kann sich ein Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig von der Pflicht zur Verspätungsschädigung 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen zudem bei der Beschaffung neuer Züge und der wesentlichen Modernisierung von Zügen eine verpflichtende Anzahl von Fahrradstellplätzen vorhalten.

Rechtliche Themen

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf unsere im Juni 2021 eingereichte Triplik haben die Beklagten fristgerecht Anfang 2022 erwidert.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtliche 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 Weegeentgelten durch Zivilgerichte gem. § 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. Mit Urteilen vom 8. Februar 2022 hat der BGH die DB Netz AG erstmals zur Rückzahlung von Regionalfaktorentgelten rechtskräftig verurteilt. Parallel ist weiterhin die Frage beim EuGH anhängig, ob Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts ohne eine rechtskräftige Entscheidung durch die Regulierungsbehörde regulierte Eisenbahninfrastrukturentgelte überprüfen dürfen. Mit einer Entscheidung des EuGH ist wahrscheinlich 2022 zu rechnen.

Kartellrechtliche Themen

SCHADENERSATZANSPRÜCHE GEGEN FLUGGESELLSCHAFTEN

Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sog. Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften, die sich nach den Feststellungen verschiedener Kartellbehörden weltweit von 1999 bis mindestens 2006 zulasten von Spediteuren wie DB Schenker u.a. über Kerosin- und Sicherheitszuschläge abgesprochen haben. Ein von DB Schenker geführtes US-Verfahren konnte inzwischen durch außergerichtliche Vergleiche beendet werden. Ferner konnte die DB Barnsdale AG, die Schadenersatzansprüche des DB-Konzerns sowie konzernexterner Geschädigter bündelt, in einem Verfahren vor dem Landgericht Köln bisher mit neun Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abschließen. Mit den übrigen im Verfahren noch verbliebenen Fluggesellschaften sollen ebenfalls Vergleichsgespräche zur Beilegung dieses Verfahrens geführt werden.

SCHADENERSATZKLAGE GEGEN LKW-HERSTELLER

Im Dezember 2017 hat die DB Competition Claims GmbH beim Landgericht München Klage gegen die Unternehmensgruppen DAF, Daimler, Iveco, MAN und Volvo/Renault wegen des sog. Lkw-Kartells eingereicht. Die DB Competition Claims GmbH macht neben eigenen Ansprüchen auch die der Bundeswehr und von über 40 Unternehmen geltend. Mit der Klage wird Schadenersatz i.H.v. insgesamt rund 500 Mio. € eingeklagt. Die Ansprüche der Bundeswehr wurden mittlerweile zur gesonderten Verhandlung abgetrennt, um zunächst spezifische, allein die Beschaffungen der Bundeswehr betreffende Fragen klären zu lassen. Im Übrigen ist das Verfahren bereits in der Beweisaufnahme, um den durch das Kartell verursachten Schaden durch vom Gericht bestimmte Sachverständige bestimmen zu lassen.

KARTELLBUSSGELD IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Die EU-Kommission hat am 20. April 2021 gegen die DB AG, die DB Cargo AG und die DB Cargo BTT GmbH ein Bußgeld i.H.v. rund 48 Mio. € wegen kartellrechtswidriger Vereinbarungen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen Deutschland, Österreich und Belgien im Zeitraum Ende 2008 bis Mitte 2014 verhängt.

Die von der EU-Kommission beanstandeten Absprachen betrafen Verkehre, die von den beteiligten Bahnen – der österreichischen ÖBB-Gruppe und der belgischen SNCB (heute Lineas) – gemeinsam abgewickelt wurden. Die betroffenen DB-Unternehmen haben mit der EU-Kommission kooperiert und diese bei der Aufklärung des Sachverhalts fortlaufend unterstützt.

STARKE SCHIENE

Das innere Anliegen des DB-Konzerns 19

Umsetzung der Starken Schiene 20

Starke-Schiene-Ziele 23

Das innere Anliegen des DB-Konzerns

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 so elektromobil und damit treibhausgas- und schadstoffarm 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 – bis 2038 stellt der DB-Konzern seinen Bahnstrom in Deutschland auf 100 % Ökostrom um. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaschutzziele 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 bedeuten Verkehrsverlagerung und weitere Klimaschutzmaßnahmen durch die Starke Schiene für das Klima: Einsparungen von jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO₂ im Verkehrssektor in Deutschland.
- **Für die Menschen.** Bis 2050 werden voraussichtlich fast 85 % der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben, im Vergleich zu rund 75 % zu Anfang der 2020er-Jahre. Eine Folge: Der wachsende Personen- und Güterverkehr wird unsere Städte und Ballungszentren noch mehr als schon heute vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen stellen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen ermöglichen, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet eine starke Schiene für die Menschen: eine Verdoppelung der Passagierzahlen im Schienenpersonenverkehr und damit täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in

Deutschland. Die täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten entsprechen etwa der Hälfte aller täglichen Einkaufsfahrten im Pkw. Bei den Flugreisen wird jede sechste innerdeutsche Flugreise ersetzt.

- **Für die Wirtschaft.** Die Nachfrage nach Gütertransport wird erwartungsgemäß auch in den nächsten Jahrzehnten weiterhin 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. Eine starke Schiene ist folglich ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Sie sichert die Position Deutschlands als führende Exportnation. Mit ihr behauptet der DB-Konzern sich im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickelt entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet die Starke Schiene für die Wirtschaft: ein Wachstum des Modalanteils des Schienengüterverkehrs von 18 % am Anfang der 2020er-Jahre auf 25 %. Das entspricht rund 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.
- **Für Europa.** Deutschland hat eine besondere Verantwortung für die Zukunft Europas. Es ist das bevölkerungsreichste Land sowie das geografische und wirtschaftliche Herz des Kontinents. Deutschland muss aus dieser Rolle heraus Vorbild und Vorreiter sein, um die Verwirklichung der europäischen Ziele voranzutreiben. Klimaschutz, Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, gesellschaftlicher Wohlstand: Viel hängt davon ab, dass Deutschlands und Europas Verkehrswege zukunftsfähig bleiben. Die Starke Schiene ist dabei das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd. Sie ist hierbei nicht nur ein wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele. Konkret bedeutet die Starke Schiene für Europa: eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung.

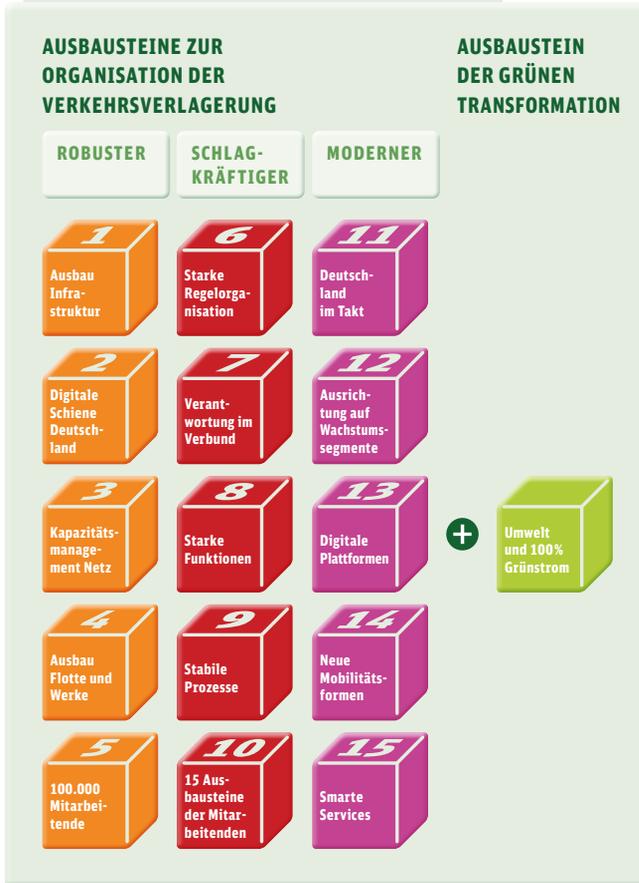
Umsetzung der Starken Schiene

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 der Unternehmens-DNA. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen 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 sich der DB-Konzern ausdrücklich zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und definiert seinen konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Zudem fokussiert sich der DB-Konzern damit stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und trägt 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, wird der DB-Konzern alles, was er tut, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene messen. Dies beinhaltet auch seine Beteiligungen. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie z.B. DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Mit der Strategie Starke Schiene hat der DB-Konzern die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und schafft zusätzliche Kapazitäten, erhöht die Produktqualität und verbessert die Kundenzufriedenheit. Seine Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem er gleichermaßen sowohl kontinuierlich die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schafft als auch mit der Grünen Transformation seine nachhaltige Ausrichtung sicherstellt. Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu legen, hat der DB-Konzern im Rahmen der Starken Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

- **Robuster:** Der DB-Konzern setzt auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schafft der DB-Konzern die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. U.a. investiert er gemeinsam mit dem Bund Milliarden in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazitäten erreicht der DB-Konzern durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie umfangreiche und nachhaltige 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 und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, wird der DB-Konzern auch strukturelle Veränderungen durchführen. Er vereinfacht die Organisation und richtet diese konsequent auf das gemeinsame Ziel der Starken Schiene aus. Um näher an den Kunden 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 er mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit.
- **Moderner:** Der DB-Konzern wird das Innovationstempo für seine Kunden erhöhen. Mit dem Ausbau seiner 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 der DB-Konzern zudem den mühelosen Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler Plattformen schafft einen klaren Mehrwert für seine Kunden. So trägt der DB-Konzern den steigenden Kundenerwartungen Rechnung und schafft ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik in der Stadt und auf dem Land.

DIE AUSBAUSTEINE DER STARKEN SCHIENE



Für jedes dieser drei Ausbaufelder hat der DB-Konzern fünf zentrale Themen identifiziert, die sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für sein Ziel einer starken Schiene in Deutschland und somit für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. In Summe ergeben sich daraus 15 Ausbausteine, die uns 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 und die weiteren umweltrelevanten Vorteile weiter stärkt und ausbaut. Die Grüne

Transformation des DB-Konzerns 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 der DB-Konzern die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung sicherstellen will. Zusammen bilden diese 15+1 Ausbausteine den strategischen Rahmen seiner Geschäftsausrichtung.

MOBILISIERUNG DER MITARBEITENDEN

Der DB-Konzern beteiligt seine Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden« an der Umsetzung der Strategie. Ziel ist die Entwicklung zusätzlicher Ausbausteine, die die zentralen Anliegen der Mitarbeitenden abbilden und die Umsetzung der Strategie unterstützen. Die Ausbausteine entstehen in einem halbjährigen Partizipationsprozess.

Nach der Wahl eines Ausbausteins übernimmt ein:e Ausbauer:in mit einem Team dessen konkrete Gestaltung und Umsetzung im DB-Konzern.

Neben den in 2020 vorangetriebenen Ausbausteinen gab es 2021 drei weitere Ausbausteine der Mitarbeitenden:

- »Wissen, wie Eisenbahn geht« hat zum Ziel, System- und Verbundwissen für alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu vermitteln. Dafür wurde bereits ein geschäftsfeldübergreifendes Curriculum Grundwissen Eisenbahn entwickelt.
- »Frag mich einfach« wurde zusammen mit insgesamt 315 Ausbauer:innen in unterschiedlichen virtuellen Formaten entwickelt. Ziel ist es, die Einbindung von Mitarbeitenden in Entscheidungsprozesse weiter zu verstärken, um deren Praxiswissen besser zu nutzen und so zu besseren Entscheidungen zu kommen.
- Im Juni 2021 startete die Ausbauwelle Team DB. Bis Dezember 2021 wurden mit 450 Ausbauer:innen Lösungen gesucht, die die (geschäftsfeld-)übergreifende Zusammenarbeit im DB-Konzern stärken.

KAPAZITÄTSAUSBAU FÜR EINE STARKE SCHIENE

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

Ausbau Infrastruktur

Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Netzkapazität deutlich erhöht werden. Die Strategie Starke Schiene sieht für den Personen- und Güterverkehr zusammengenommen eine Steigerung der Betriebsleistung im Netz um rund 350 Mio. Trkm und damit um mehr als 30% vor. Das Wachstum wird nach vorliegenden Prognosen überproportional auf den heute schon hoch ausgelasteten Schienenwegen stattfinden. Parallel zum Ausbau der Infrastruktur 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 Finanzierung 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 Faktor 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 Bedarf des Bedarfsplans des Bundes enthalten und werden sukzessive umgesetzt. Zusätzliche Maßnahmen, wie z.B. weitere Ausbauten zur Ermöglichung des Deutschland-Takts oder Streckenausbauten im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes, ergänzen diese Vorhaben. Daneben sind auch kleine und mittlere Maßnahmen ein wesentlicher Hebel für Robustheit und Wachstum.
- **Digitale Schiene Deutschland (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. DSD beinhaltet die Fertigstellung laufender ETCS-Projekte, die Umsetzung des sog. Starterpakets und den industrialisierten Flächenrollout. Das Programm erhöht – neben der Kapazität – die Zuverlässigkeit, Produktivität und Interoperabilität der Eisenbahn in Deutschland und Europa.

– Kapazitätsmanagement und kapazitätsschonendes Bauen:

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 seit 2020 erstmals ein Budget für kapazitätsschonendes Bauen vorgesehen, um zukünftig für weniger Einschränkungen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen zu sorgen.

Ausbau Flotte und Werke

Für eine starke Schiene baut der DB-Konzern seine Instandhaltungswerke aus und investiert in neue Züge. Zusätzlich investiert er in die Modernisierung seiner Fahrzeuge. Er will seine Fahrzeugverfügbarkeit weiter ausbauen.

Bis Ende 2030 investiert der DB-Konzern knapp 2 Mrd. € in die Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der ICE- und Intercity-Züge. Größere Hallen, erweiterte Werkstätten und Lager sowie neue Wartungseinrichtungen sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können.

Um die Fahrzeugverfügbarkeit weiter zu steigern und zusätzliche Kapazitäten in den Werken zu schaffen, werden auch die Digitalisierung und Automatisierung weiter vorangetrieben. Innovative Technologien werden in einzelnen Werken pilotiert und sukzessive auf andere Standorte ausgeweitet. Im Fokus liegt die Optimierung der Instandhaltung der fahrzeugstärksten Flotte (ICE4), um durch kürzere Standzeiten die Fahrzeugverfügbarkeit zu erhöhen.

Neben seinen Werken investiert der DB-Konzern in seine Fahrzeuge. Bis Ende 2026 wird sich die Fernverkehrsflotte auf über 420 ICE-Züge vergrößern. Dazu gehören dann 137 ICE-4-Züge. Die erste Teilflotte der zwölfteiligen ICE-4-Züge ist komplett ausgeliefert. Darüber hinaus sind 19 siebenteilige und 21 13-teilige ICE-4-Züge im Bestand des DB-Konzerns. Rund alle drei Wochen erhält der DB-Konzern einen neuen 13-teiligen ICE 4.

Ab 2022 werden sukzessive die ersten der 73 neuen Hochgeschwindigkeitszüge ICE 3neo ausgeliefert. Zusätzlich erhält der DB-Konzern 23 ICE L, die sukzessive die bestehende Eurocity-Flotte ersetzen werden, sowie weitere Intercity 2.

Langfristig erfolgt die Vergrößerung der Fahrzeugflotte von DB Fernverkehr um rund 25% auf bis zu 600 Züge. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge werden betriebliche Dispositionsspielräume geschaffen, um so auf unvorhergesehene Störungen im Bahnbetrieb besser reagieren zu können.

Zudem läuft die Modernisierung von über 100 Zügen der ICE-1- und ICE-3-Flotte zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und für mehr Komfort an Bord. Auch für den ICE T sind zur Stabilisierung der technischen Anlagen mehrere Maßnahmen in der Umsetzung. Hierzu zählen bspw. die Verbesserung von Antriebskomponenten zur Verfügbarkeitssteigerung sowie die Umrüstung auf ETCS Baseline 3, um den Einsatz auf entsprechenden Streckennetzen zu ermöglichen. Ab 2022 startet ein Modernisierungsprogramm, in dem auch der Innenbereich des ICE T modernisiert wird. Bestandteil der Modernisierung ist u.a. die Erneuerung der Sitzbezüge sowie der WC-Anlagen.

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Ziele der Starken Schiene bei DB Regio wird eine signifikante 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 mittelfristig erhöhte Auslastung der Züge als auch durch einen Kapazitätsaufbau der Fahrzeugflotte bedienen.

Auch im Regionalverkehr investiert der DB-Konzern weiter in seine Flotte und seine Werke. In den nächsten Jahren erfolgen umfangreiche Modernisierungen an den Fahrzeugen der S-Bahnen Berlin, Hamburg, 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 Berlin, 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. Ab 2024 folgt dann die Ausrüstung der Fahrzeuge der S-Bahn Hamburg.

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

Starke-Schiene-Ziele

Jedem Ausbaustein der Starken Schiene 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 des DB-Konzerns verankert. Den Zielbeitrag steuert der DB-Konzern mit 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.

Die Basis sind die verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung:

- Verdopplung der Reisenden im Schienenpersonenverkehr,
- Marktanteil der Schiene von 18% auf 25% im Güterverkehr steigern und
- Bahnstrom aus 100% erneuerbaren Energien gewinnen bis 2038.

Der DB-Konzern verfolgt die Zielerreichung der Strategie Starke Schiene anhand von insgesamt zehn DB-spezifischen Zielgrößen. Oberstes Ziel ist dabei sein Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Hierfür fokussiert sich der DB-Konzern gleichermaßen auf Wachstum im Schienenpersonen- wie Schienengüterverkehr.

TOP-ZIELE DER STRATEGIE STARKE SCHIENE
**WAS WOLLEN
WIR ERREICHEN?**
**WIE MESSEN
WIR DAS?**
**WAS TUN WIR
DAFÜR?**
VERKEHRSVERLAGERUNG

Verdopplung der Reisendenzahl im Fernverkehr	260 Mio. Reisende bei DB Fernverkehr (+ 100 % bezogen auf das Jahr 2015)	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung Deutschland-Takt – mehr Bahn für Metropolen und Regionen durch zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen. – Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen. – Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Ausbau der Bahnhöfe.
Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr	+ 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"> – Zuverlässigere, schnellere und häufigere Verbindungen. – Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie. – Ausbau der Bahnhöfe.
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	+ 70 % Verkehrsleistung bei DB Cargo (Deutschland) (bezogen auf das Jahr 2015)	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Aktivitäten als Bahnlogistiker und Operateur, Angebot von Schienenlogistiklösungen. – Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs. – Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemlokomotiven, Güterwagen sowie Automatisierung und Digitalisierung. – Wachstum auf europäischen Top-Korridoren durch länderübergreifende Steuerung von Verkehren mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen.
Erhöhung der Kapazität im Schienennetz	+ > 30 % Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf das Jahr 2015)	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Maßnahmen der Netzkonzeption 2030 und den Deutschland-Takt. – Vorantreiben der Digitalisierung des Netzes, z.B. durch den Flächenrollout von ETCS, digitalen Stellwerken und digitalem Bahnbetrieb. – Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen, verkehrliche Optimierung und bessere Auslastung unterausgelasteter Infrastruktur.

KUNDE

Erhöhung der Kundenzufriedenheit	> 80 ZI bei DB Fernverkehr > 75 ZI bei DB Regio > 70 ZI bei DB Cargo	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung des Kundenerlebnisses durch Ausweitung von digitalen und persönlichen Services und (Reisenden-)Informationen. – Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen durch mehr Sauberkeit und Sicherheit sowie Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen.
Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit	> 85 % bei DB Fernverkehr > 95 % bei DB Regio > 77 % bei DB Cargo	<ul style="list-style-type: none"> – Kurzfristige Entschärfung von Engpässen, u.a. durch die Ertüchtigung hochbelasteter Infrastruktur mit gezielten Instandhaltungsmaßnahmen. – Optimierung des Baustellenmanagements. – Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, u.a. durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten. – Einführung unterstützender Systeme, u.a. Implementierung intelligenter Prognose-systeme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen.

MITARBEITENDE

Ausbau der Mitarbeitenden-zufriedenheit	3,8 ZI	<ul style="list-style-type: none"> – Verankerung des »Kompasses für ein Starkes Miteinander«. – Beteiligung der Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden«. – Entwicklung moderner Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, u.a. Integration von Corona-Erkenntnissen. – Fortführung der Mitarbeitendenbefragung und Einführung eines Kultur-Barometers sowie Start von Miteinander-Werkstätten.
--	--------	---

KLIMA

Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland	100 % Grünstrom bis 2038	<ul style="list-style-type: none"> – Ersatz auslaufender Kraftwerksverträge durch erneuerbare Energien. – Ausbau und Digitalisierung des Bahnstromnetzes zur Einspeisung zunehmend volatilerer Energiequellen.
---	--------------------------	--

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Rendite oberhalb der Kapitalkosten	ROCE \geq 6,5 %	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung aller zur Realisierung der Starken Schiene notwendigen Investitionen und Ausgaben. – Gegensteuerung zum Ausgleich eines wesentlichen Teils der Corona-Schäden. – Vereinfachung und Verschlankeung von Strukturen und Prozessen und (Neu-)Ausrichtung am Kundennutzen.
Gewährleistung der finanziellen Stabilität	Tilgungsdeckung \geq 20 %	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Ergebnissituation. – Anpassungen im Konzernportfolio.

PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Kunden im Mittelpunkt des Handelns 25

Digitalisierung 28

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) und wird zukünftig um weitere Kennzahlen, die die Netzauslastung mitberücksichtigen, erweitert. Für die Messung der Pünktlichkeit erfasst der DB-Konzern kontinuierlich für jede Zug-/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 bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wird. Die Ankunft der planmäßigen bzw. der bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fasst der DB-Konzern im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Bei DB Regio Bus werden zudem 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 im Rahmen der Strategie Starke Schiene und fließt mit in die Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte im DB-Konzern ein.

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 seine Strategie.

Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind die kontinuierlichen Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und Produktinnovationen insbesondere in der Digitalisierung maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Der DB-Konzern arbeitet intensiv an der Erbringung seiner Basisleistung und konzentriert sich auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Seinen Kund:innen bietet der DB-Konzern 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 steigern. 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 Kund:innenbefragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen Verbesserungspotenziale auf.

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	2021	2020	2019
DB Fernverkehr	77,8	80,2	76,5
DB Regio (Schiene)	71,6	69,0	66,1
DB Regio (Bus) ¹⁾	75	71	73
DB Cargo	70	68	61
DB Netze Fahrweg	61	66	65
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	73	72	69
DB Netze Energie	79	77	78
DB Arriva (Bus und Schiene im Vereinigten Königreich)	77	80	78
DB Schenker	68	74	71

¹⁾ Methodenänderung ab 2020.

- Die Kundenzufriedenheit von DB Fernverkehr ist zurückgegangen. Neben der gesunkenen Pünktlichkeit wirkten sich auch die Tarifaueinandersetzung mit der GDL sowie Serviceeinschränkungen (u.a. im Gastronomieangebot) aufgrund der coronabedingt schwachen Nachfrage negativ aus. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden rund 20.000 Kund:innen in sechs Wellen zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.

- Für die jährliche Erfassung der Kundenzufriedenheit bei DB Regio wurden rund 26.000 Kund:innen (Schiene) bzw. rund 2.300 Kund:innen (Bus) in zwei Wellen befragt:
 - Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste mit DB Regio Schiene ist gestiegen. Die Zufriedenheitswerte der Regionalverkehre (73 ZI) und der S-Bahnen (70 ZI) verbesserten sich. Die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt lag bei DB Regio Schiene unverändert bei 79 ZI (Regionalverkehre sowie S-Bahnen). Es wurden deutliche Verbesserungen in allen Leistungsdimensionen erreicht.
 - Die Kundenzufriedenheit im Busverkehr bei der Zufriedenheit mit der Busgesellschaft (75 ZI) und mit der aktuellen Fahrt (78 ZI) verbesserte sich deutlich.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo lag bei der jährlichen Befragung im März 2021 auf dem höchsten bisher gemessenen Wert seit Beginn der europaweiten Erhebung. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Performance während der Corona-Pandemie von den Kunden hoch bewertet.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg sank deutlich. 2021 wurden rund 270 Kunden befragt. Insbesondere die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit wurden weiterhin sehr kritisch gesehen.
- Die Kundenzufriedenheit Reisende/Besucher bei DB Netze Personenbahnhöfe ist erneut gestiegen, insbesondere an den Bahnhöfen des Konjunkturprogramms. Die Anzahl der Befragungen liegt bei rund 80.000 Interviews pro Jahr. Auch die Kundenzufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger hat sich leicht verbessert. Die Kundenzufriedenheit der Mieter ist trotz der anhaltenden Corona-Pandemie gestiegen und liegt wieder auf dem Vor-Corona-Niveau.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie lag auf einem sehr guten Niveau. Über alle Produktbereiche sind die Kunden mit dem Mitarbeitendenverhalten, der Leistungsqualität und der Abrechnung sehr zufrieden. Verbesserungen ergaben sich insbesondere im Bereich Traktionsenergie, da die Melde- und Abrechnungsprozesse gegenüber dem Vorjahr optimiert wurden.
- Bei DB Arriva wurde in Großbritannien wegen der Corona-Pandemie die Erhebung der Kundenzufriedenheit ausgesetzt und erst im vierten Quartal 2021 wieder aufgenommen. Die Aktivitäten von DB Arriva erzielten dabei gute Ergebnisse, insbesondere Arriva London Overground und Chiltern Railways zeigten gute Verbesserungen der Kundenzufriedenheit. Bei UK Bus ist die Kundenzufriedenheit infolge eines coronabedingt geringeren Angebots und einer niedrigeren Pünktlichkeit leicht zurückgegangen.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Schenker ist deutlich zurückgegangen. Wesentliche Treiber waren Kapazitätsengpässe, geschlossene Häfen sowie starke Preissteigerungen.

gen. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden Kunden in 18 Ländern befragt. Die Befragung mit mehr als 200.000 Einladungen wird jährlich durchgeführt.

PÜNKTLICHKEIT

PÜNKTLICHKEIT / in %	2021	2020	2019
Schiene DB-Konzern in Deutschland	93,7	95,1	93,7
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	93,8	95,2	93,9
DB Fernverkehr	75,2	81,8	75,9
DB Regio	94,3	95,6	94,3
DB Cargo (Deutschland)	69,8	77,6	73,8
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) ¹⁾	93,5	92,3	87,6
DB Regio (Bus)	83,9	83,4	81,6
DB Cargo	69,5	76,9	74,0

Für die Messung der Pünktlichkeit erfasst der DB-Konzern kontinuierlich für jede Zug-/Busfahrt die Ist-Zeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Die Ankunft der planmäßigen bzw. bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fasst der DB-Konzern im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

¹⁾ Methodenänderung in der Sparte UK Trains in 2021 mit rückwirkender Anpassung in den Vorjahren.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland lag 2021 unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Hauptgrund ist der Wegfall des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Effekts durch die coronabedingt niedrige Betriebsleistung in 2020.

- Positive Effekte resultierten aus einer weiteren Reduktion der primären Störungen durch Verbesserung der Anlagenverfügbarkeit.
- Große strukturelle und extern bedingte Herausforderungen haben die Pünktlichkeit gegenläufig stark belastet. Strukturell führte das starke Verkehrswachstum v.a. bei den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken) in Verbindung mit einer Ausweitung des Bauvolumens in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden Maßnahmen beschlossen, die zu einer Qualitätssteigerung in den kommenden Jahren beitragen soll.
- Eine Vielzahl externer Sonderereignisse hat zudem zu vorübergehenden Pünktlichkeitseinbrüchen im Jahresverlauf geführt: der massive Wintereinbruch im Februar 2021, hohe Temperaturen im Juni 2021, die schweren Hochwasser im Juli 2021 sowie Sturmtiefs im Oktober 2021.
- Ebenfalls negativ wirkten die Streikmaßnahmen der GDL.

Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen

Der DB-Konzern hat auch 2021 eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, um das Störniveau bei Fahrzeugen und Netzanlagen zu senken, da daraus direkte Auswirkungen auf die Pünktlichkeit resultieren. Hierdurch konnte die Anzahl der primären Störungen gesenkt werden. Die Auswirkung einer einzelnen primären Störung hängt stark von der Netzauslastung ab. Je enger befahren ein Netzabschnitt ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass durch eine Störung gleich

mehrere Züge betroffen sind. Durch die Steigerung der Trassenachfrage und die umfangreichen Bauaktivitäten in der Infrastruktur ist die Auslastung des Netzes so stark gestiegen, dass trotz eines geringeren Störniveaus die Staueffekte stark zugenommen haben. Dies führte dazu, dass die Pünktlichkeitsziele verfehlt wurden. Als Ergebnis aus dieser Entwicklung werden neben der weiteren Verbesserung des Störniveaus auch zunehmend Maßnahmen mit Fokus auf eine bessere Auslastungssteuerung erarbeitet und umgesetzt.

MASSNAHMEN IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Um die Verkehrswende erfolgreich umzusetzen, ist ein signifikantes Wachstum im Schienengüterverkehr unerlässlich. 2021 wurden Maßnahmen mit kurz- und mittelfristiger Wirkung auf die Qualität und Pünktlichkeit im Schienengüterverkehr erarbeitet. So wurde bspw. entschieden, einen zusätzlichen Plankorridor mit seinen Steuerungselementen zur Steigerung der Pünktlichkeit auf dem für den Schienengüterverkehr wichtigen Rail Freight Corridor (RFC) 1 zwischen Rotterdam und Genua zu pilotieren. Darüber hinaus erfolgt seit dem zweiten Halbjahr 2021 eine intensiviertere internationale Abstimmung von Baumaßnahmen, um die negativen Einflüsse auf den Schienengüterverkehr zu reduzieren. Die Umsetzung der Maßnahmen wurde begonnen und teilweise bereits abgeschlossen. Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und erforderlichenfalls Gegensteuerungsmaßnahmen und Weiterentwicklungen abgeleitet. Zudem wurden zusätzliche Schwerpunkte des Schienengüterverkehrs sowohl reaktiv (Störfälle) als auch präventiv (drohende Risiken) geprüft (z.B. grenzüberschreitende Güterverkehre, Zugvorbereitung in Rangierbahnhöfen und Fahrplanungen Güterverkehr in Baumaßnahmen) und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

AUSBAU PROGNOSEKOMPETENZ

Der DB-Konzern baut seine Kompetenz im Bereich der Prognose von Qualitätskennzahlen 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 seine Pünktlichkeitsziele zu erreichen. Die Modelle für die unterjährige Pünktlichkeitsprognose wurden 2021 kontinuierlich erweitert, sodass sie maßgebliche Treiber wie Wetterentwicklungen, die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Infrastrukturthemen und die Auslastung seiner Produkte besser berücksichtigen.

OPTIMIERUNG DER S-BAHN-SYSTEME

Auf die S-Bahnen der großen Metropolen kommt eine Schlüsselrolle in Deutschlands Verkehrswende zu. Sie werden in den nächsten Jahren ein signifikantes Wachstum zu meistern haben – bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung. Insbesondere soll die Pünktlichkeit in den nächsten fünf Jahren deutlich gesteigert und zugleich sollen Zugausfälle verringert werden. Hierfür wurde das Programm Starke S-Bahn gestartet, mit dem Ziel, die Voraussetzungen für hochperformante S-Bahn-Systeme zu entwickeln und umzusetzen. Dabei werden lokal erprobte Ansätze, wie z.B. die Verhinderung von Gleisübertritten bei der S-Bahn München, als Standards für die Metropolen umgesetzt.

Im Fokus des Programms Starke S-Bahn stehen die Kernressourcen der S-Bahn-Systeme, insbesondere die Fahrwege, die Bahnsteige, die Fahrzeuge, die Systemtechnologien und nicht zuletzt das Personal. Damit die Betriebsqualität verbessert werden kann, sollen die Kernprozesse der Bahnproduktion, v.a. die Planung und Steuerung, die Durchführung und die Instandhaltung, gestärkt werden. Hier fließen auch die Erfahrungen, die 2020 gesammelt wurden und zu einer Steigerung der Pünktlichkeit beigetragen haben, mit ein. So werden z.B. Erkenntnisse aus der reduzierten Reisendenzahl genutzt, um Maßnahmen für die Zeit nach der Corona-Pandemie abzuleiten, wie z.B. die Anpassung der Bahnsteiggestaltung, Fahrplananpassungen und Infrastrukturverbesserungen. Diese Aktivitäten unterstützen dabei, dass die Pünktlichkeitsziele für die S-Bahnen erreicht werden.

ARBEIT DER LAGEZENTREN

– **Lagezentrum Bau:** 2021 wurden kaskadierende Performance-Dialoge eingeführt, die eine durchgängige Steuerung u.a. der baubetrieblichen Einschränkungen der Infrastruktur monitoren und hierüber eine bereichs- und ebenenübergreifende Steuerung ermöglichen. Das wieder gestiegene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit drohenden Versorgungs- und fahrplanerischen Engpässen sowie Extremwetterereignisse stellten hohe Anforderungen an die Baudurchführung in 2021 dar. Über vorausschauende Optimierung etwa der erforderlichen Sperrzeitstunden oder frühzeitiger Identifikation kritischer Konstellationen mittels Analyse der Gleiskilometersperrstunden greift das Lagezentrum Bau und Baubetriebstechnologie nunmehr frühzeitiger in eine gesamthafte Optimierung des Baugeschehens ein. Gemeinsame regionale und zentrale Anstrengungen haben dazu beigetragen, dass die Jahresziele der baubetrieblichen Einschränkungen im vertakteten Schienenpersonenfernverkehr trotz zusätzlicher Infrastrukturmaßnahmen eingehalten werden konnte.

- **Lagezentrum Pünktlichkeit:** 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: PlanRadar und Risiko Radar Bau. Das Frühwarnsystem wurde 2021 um den Schienengüterverkehr erweitert. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Dazu gehört u.a. die Entwicklung einer Vier-Monats-Bauvorschau für den Rail Freight Corridor 1 zwischen Rotterdam und Genua.

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 in Zukunft praktisch »wie von selbst« planen und bei Abweichungen in Echtzeit an veränderte Gegebenheiten anpassen. Dafür müssen die Digitalisierungsprozesse des DB-Konzerns als intelligentes Gesamtsystem verstanden und gestaltet werden – eine langfristige Entwicklung, bei der sich drei Kernaufgaben der Starken Schiene benennen lassen:

- vollständige Vernetzung,
- selbstorganisierte Entwicklung und
- die einfachere Nutzung des Mobilitätsangebots für Kund:innen.

In sechs Ausbaufeldern sind Digitalisierung und Technik der Schlüssel zum Erfolg für die Starke Schiene:

- Der digitale Bahnbetrieb macht uns robuster, z.B. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition.
- Die digitale Instandhaltung macht uns schlagkräftiger, z.B. durch Echtzeittransparenz und vorausschauende Planung.
- Das digitale Kundenerlebnis macht uns moderner, z.B. durch effizientere Reiseketten und intuitive Buchungsmöglichkeiten.
- Die hochverfügbare Bahntechnik macht uns robuster – durch eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Infrastruktur und Fahrzeugen.

- Die flexible Bahntechnik macht uns schlagkräftiger, z.B. durch eine flächendeckende Modernisierung von Flotte und Infrastruktur.
- Die grüne Bahntechnik macht uns moderner, z.B. durch einen emissionsfreien und umweltfreundlichen Bahnbetrieb.

All diese Vorhaben tragen zur nachhaltigen Steigerung von Kapazität, Effizienz und Qualität bei. Für die Umsetzung der Digital- und Technikstrategie 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

Die Digitalisierung und der globale Wettbewerb sorgen für veränderte Marktbedingungen: Aufgrund stark verkürzter Innovationszyklen entwickeln sich neue Märkte schneller und der Innovationsdruck auf etablierte Marktteilnehmer steigt. Um in diesem Umfeld Wachstumspotenziale zu erschließen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen, ist die Transformation zu einem ökosystemorientierten Unternehmen erforderlich. Der DB-Konzern öffnet sich deshalb für mehr Innovation durch Partnerschaften und baut systematisch Kooperationen auf. Die ersten Partnerschaften werden in den folgenden vier Bereichen etabliert:

- **Production Tech:** Die Digitalisierung von Produktionsprozessen ermöglicht eine Steigerung der Effizienz und Effektivität von Betriebsabläufen. Dadurch können u.a. Kapazitätssteigerungen, eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Zügen sowie Kosteneinsparungen im Systemverbund Bahn realisiert werden. Entsprechend der Strategie Starke Schiene steht diese Ökosystem-Einheit aktuell besonders im Fokus.
- **Sustainability Tech:** Partnerschaften zur Entwicklung von innovativen, ökologischen und kundenorientierten Lösungen insbesondere in den Bereichen Klimaschutz und Treibhausgasemissionen.
- **Logistics:** Innovative, wertorientierte Zielbilder und wettbewerbsfähige Wertschöpfungsketten bedürfen auch im Bereich Transport und Logistik integrierter Lösungen mit Partnern.
- **New Mobility:** NeMo steht für einen starken öffentlichen Verkehr: klimafreundlich, überall und einfach. Die Einheit mit ihren New-Mobility-Unternehmen bietet zusammen mit dem klassischen Personenverkehr integrierte Mobilität aus einer Hand für Besteller und Kommunen.

DIGITALE TRANSFORMATION

Im Zentrum der digitalen Transformation steht v.a. die Einbindung und die Befähigung von Mitarbeitenden durch Trainings, neue Arbeitsmethoden und agile Strukturen. 2021 wurde auf den Ausbau digitaler Kompetenzen fokussiert.

- Mit der DB Digital Base in Berlin hat der DB-Konzern einen zentralen Ort für Digitalisierung im DB-Konzern geschaffen. Hier stehen Führungskräften und Mitarbeitenden Veranstaltungs- und Workshopangebote zu digitalen Themen kostenlos zur Verfügung.
- Um die Ziele der Starken Schiene zu erreichen, will der DB-Konzern digitale Geschäftsmodelle realisieren. 2021 hat DB Intrapreneurs für zwei Projektteams einen Produkt-Markt-Fit validiert und sie als interne Gründung an die DB Bahnbaubau übergeben.
- 2021 wurde die Digital Transformation Academy zum Aufbau digitaler Kompetenzen entwickelt. Mehr als 80 Teilnehmende aus sieben Geschäftsfeldern wurden mit Kompetenzen des agilen Arbeitens und der agilen Produktentwicklung befähigt.
- Seit Anfang 2018 fördert der DB-Konzern mit dem Traineeprogramm Digitalisierung seinen digitalen Nachwuchs in den Bereichen Digitalisierung und Geschäftsmodellentwicklung und baut digitale Kompetenzen auf.
- Die Deutsche Bahn Digital Ventures ist der Corporate-Venture-Capital-Arm des DB-Konzerns, der in innovative Geschäftsmodelle investiert. Die Suchfelder leiten sich aus der Strategie Starke Schiene sowie der Digital- und Technikstrategie des DB-Konzerns ab. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Marktveränderungskraft von Start-ups und Technologiepartnerschaften und ihrer Fähigkeit, zukunftsweisende Kunden- bzw. Industrielösungen zu etablieren.
- Die DB mindbox arbeitet als Start-up-Hub und Innovations-treiber eng mit Geschäftsfeldern und Start-ups zusammen, um innovative Technologien und digitale Anwendungen in den DB-Konzern zu tragen. Durch verschiedene Start-up-Programme und Open-Data-Initiativen werden innovative Lösungen von Start-ups an die Bedarfe des DB-Konzerns angepasst und live getestet. Mehr als 190 Start-ups haben bereits am Förderprogramm teilgenommen. Für rund 60 % der Start-ups ging es nach der DB mindbox im Rahmen von Folgekooperationen weiter, an konkreten Produkten und Neuerungen zu arbeiten.

GRÜNE TRANSFORMATION

Die Grüne Transformation —→ 29

Klimaschutz —→ 29

Naturschutz —→ 32

Ressourcenschutz —→ 32

Lärmschutz —→ 34

Die Grüne Transformation

Nachhaltigkeit bedarf einer ganzheitlichen Herangehensweise. Der DB-Konzern stellt seine nachhaltige ökologische Ausrichtung für den DB-Konzern mit der Grünen Transformation sicher. Sie ist deshalb auch in seiner Strategie Starke Schiene verankert. Der DB-Konzern vergrünt nach und nach all seine Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie der DB-Konzern arbeitet. Um die Grüne Transformation voranzutreiben, hat der DB-Konzern vier umweltbezogene Handlungsfelder definiert: Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz. Der DB-Konzern bekennt sich auch zu seiner sozialen Verantwortung und bezieht seine Stakeholder in sein Handeln mit ein. Den Fokus legt der DB-Konzern bewusst u.a. auf Verantwortung für ein gutes Miteinander, Vielfalt sowie seine historische Verantwortung. Dabei hat der DB-Konzern insbesondere die Menschen im Blick, die tagtäglich ihn und seine Kerngeschäfte prägen: seine Mitarbeitenden, seine Kund:innen, seine Geschäftspartner und die Gesellschaft.

Klimaschutz

Der DB-Konzern will Anreize schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Eine Verkehrsverlagerung ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands im Verkehrssektor. Denn der reibungsarme Rad-Schiene-Kontakt wird auch zukünftig in einem elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein.

2020 hat uns die Science-Based Targets Initiative (SBTi) wissenschaftlich bestätigt: Der DB-Konzern leistet mit seinen Zielen zur Treibhausgasreduzierung einen Beitrag dazu, dass das Ziel der Klimakonferenz von Paris erreicht werden kann.

2021 hat der DB-Konzern sein Klimaschutzziel verschärft und will bis 2040 klimaneutral werden. D.h., der DB-Konzern will sein bisheriges Klimaschutzziel bereits zehn Jahre früher erreichen. Damit liegt sein angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem der Bundesregierung für die Klimaneutralität Deutschlands. Die Treibhausgasemissionen aus der Geschäftstätigkeit

von DB Arriva werden in Übereinstimmung mit der strategischen Ausrichtung nicht mehr im Klimaschutzziel des DB-Konzerns berücksichtigt. Dessen ungeachtet hat auch DB Arriva das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden.

Um sein Klimaschutzziel zu erreichen, hat der DB-Konzern sich anspruchsvolle Etappenziele 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. In Deutschland kann mit der Umsetzung der Starken Schiene und mit verkehrspolitischen Maßnahmen bis 2030 eine spürbare Verkehrsverlagerung erreicht werden. Durch diese und weitere Maßnahmen im Schienenverkehr können zusätzlich jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO₂ im Verkehrssektor in Deutschland eingespart werden.

Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % zu erhöhen. Bis spätestens 2038 will der DB-Konzern bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein. Bei seinen Gebäuden und stationären Anlagen hat der DB-Konzern ebenfalls begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle seine Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX

Auch 2021 hat der DB-Konzern den Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrommix gesteigert. Er hat weitere Stromlieferverträge für erneuerbare Energien (EE) abgeschlossen.

Der Ausbau der erneuerbaren Energien bringt auch Herausforderungen mit sich. 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 volatil ist, ertüchtigen. Die LuFV ermöglicht es uns, notwendige Infrastrukturmaßnahmen im Bahnstromnetz durchzuführen. Bis 2028 wird z.B. DB Netze Energie sieben neue Umrichter errichten. Um die erhöhte Komplexität im Bahnstromnetz auch künftig mit hoher Versorgungssicherheit zu managen, setzt der DB-Konzern außerdem auf Sensorik und KI.

TREIBHAUSGASINTENSITÄT

Seinen Fortschritt im Klimaschutz steuert der DB-Konzern nicht nur über den Anteil der erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland, sondern auch über die Entwicklung seines spezifischen Treibhausgasausstoßes im Vergleich zu 2006.

SPEZIFISCHE CO ₂ e-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2006 / in %	2021	2020	2019
DB-Konzern	-36,1	-34,4	-34,8

2021 ohne DB Arriva.
Ohne Fuhrparkfahrzeuge, stationäre Bereiche DB Schenker und DB Arriva sowie einzelne Bereiche von DB Cargo.

Im Rahmen seines Konzernziels im Klimaschutz konnte der DB-Konzern die spezifischen Treibhausgasemissionen weiter reduzieren und liegt damit deutlich besser als in der Prognose aus dem Integrierten Bericht 2020. Die absoluten Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns sind nach einem coronabedingten starken Rückgang wieder angestiegen, liegen aber immer noch deutlich unter dem Niveau von 2019.

Um seine Treibhausgasemissionen weiter zu senken, setzt der DB-Konzern auf den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen. Neben der Erprobung batteriebetriebener Neufahrzeuge und der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf Wasserstoffantrieb wird auch der Rollout von Biokraftstoffen vorangetrieben. Mit einer Gesamtstrategie für den Dieselausstieg investiert der DB-Konzern in den kommenden fünf Jahren im Rahmen eines Starterpakets rund 40 Mio. € in den Einsatz von alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Sein Fokus bei den alternativen Kraftstoffen liegt auf Biokraftstoffen, die aus biomassebasierten Rest- und Abfallstoffen hergestellt werden und damit nicht in Konkurrenz mit der Nahrungs- und Futtermittelproduktion stehen. Außerdem ist es dem DB-Konzern wichtig, dass der genutzte Kraftstoff frei von Palmöl und Palmfettsäure-Destillaten ist.

- Ab Mai 2022 wird das Sylt-Shuttle mit klimafreundlichem Biokraftstoff, hergestellt aus hydrierten Pflanzenölen (HVO), unterwegs sein. Derzeit laufen die Umbauarbeiten der zugehörigen Tankinfrastruktur auf Sylt.
- Mit dem Projekt »Alternative Kraftstoffe@DB Cargo« wird der Einsatz alternativer Kraftstoffe bei DB Cargo vorangetrieben. Das Projekt umfasst die Prüfung der technischen und betrieblichen Machbarkeit des Einsatzes von HVO und E-Fuel (synthetische Kraftstoffe) sowie die Erweiterung des EcoSolutions-Portfolios (DBeco fuel) für die Kunden von DB Cargo. Erste Motorenprüfstandtests fanden Anfang August 2021 statt. Im September 2021 begannen die Betriebserprobungen für die Rangierloks im Realbetrieb und wurden im Dezember 2021 um die Dieselstreckenlokomotive der Baureihe 266 erweitert. Auch beim Thema Wärmewende sorgt der DB-Konzern mit einem neuen Starterpaket für mehr Geschwindigkeit. Der DB-Konzern will eine umweltfreundliche Wärmeversorgung in seinen Gebäuden sicherstellen und investiert dafür rund 12,5 Mio. € in den kommenden fünf Jahren. So werden Ölheizungen am Ende ihres Lebenszyklus ab 2022 nur noch

durch umweltfreundliche Alternativen ersetzt. 2022 erstellt er Versorgungskonzepte für die klimaneutrale Wärmeversorgung seiner Top-50-Standorte in Deutschland.

ENERGIEEFFIZIENZ

Die Erhöhung der Energieeffizienz ist ein weiterer Baustein, über den der DB-Konzern seine Klimaschutzziele erreichen will. Er fokussiert sich kurz- und mittelfristig auch auf den Einsatz von Hybridantrieben in seinen Lokomotiven und Triebzügen. Darüber hinaus investiert der DB-Konzern kontinuierlich in die Erforschung und Anwendung alternativer Antriebe und Kraftstoffe und setzt dabei auf einen technologieoffenen Ansatz. Zu seinen Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gehören v.a. die weitere Elektrifizierung seines Streckennetzes und die Reduzierung seines Energieverbrauchs.

Aufgrund der coronabedingt niedrigen Zugauslastung ist die Energieeffizienz im Personenverkehr auch 2021 unter dem Niveau von 2019 geblieben. Gegenüber 2020 hat sie sich jedoch etwas verbessert. Der DB-Konzern erwartet, dass mit steigender Auslastung das Niveau von 2019 wieder erreicht und der positive Effekt durch die Effizienzverbesserung der Flotten in den nächsten Jahren fortgesetzt wird. Da Reisende im DB-Fernverkehr auf der Schiene in Deutschland mit 100% Ökostrom unterwegs sind, blieb der DB-Schienenpersonenfernverkehr auch 2021 das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Zudem konnten Effizienzverbesserungen im Logistikbereich erreicht werden.

Wesentliche Hebel für die Senkung seiner Energieverbräuche sind die Ausrüstung seiner Güterzuglokomotiven mit Fahrassistenzsystemen wie LEADER bei DB Cargo, RESY bei DB Regio oder die EcoApp bei DB Regio Bus. Der DB-Konzern modernisiert seine elektrischen Fahrzeugflotten mit neuen Baureihen, die eine höhere Energieeffizienz aufweisen. Seine modernen elektrischen Lokomotiven und Triebzüge leisten zudem mit der Rückspeisung von Bremsenergie einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz. 2021 hat sich die Rückspeisequote leicht auf 16,7% erhöht (im Vorjahr: 16,5%). Aktuell wächst die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge bspw. durch den Zugang von ICE-4-Zügen im Personenverkehr.

Stationäre Energieverbräuche

Indem der DB-Konzern die Primärenergie als Bezugsgröße ausweist, berücksichtigt er auch vorgelagerte Prozesse zur Energiebereitstellung, wie z.B. die Förderung, Aufbereitung und den Transport von Kraftstoffen oder Prozesse zur Stromerzeugung. Seine rund 5.400 Bahnhöfe, seine Stellwerke und Betriebseinrichtungen, seine Werke und Gebäude in Deutschland, die weltweit mehr als 2.100 Standorte von DB Schenker sowie die Standorte von DB Arriva und DB Cargo im europäischen Ausland machen 6,5% des gesamten Primärenergie-

bedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale zu identifizieren und den Energieverbrauch langfristig zu messen, wurden Energieaudits für die Umsetzung der EU-Energieeffizienzrichtlinie bei den Konzerngesellschaften durchgeführt. Die DB Energie GmbH, die DB Fernverkehr AG, die DB Station&Service AG und die DB Regio AG sowie viele der jeweiligen Tochterunternehmen betreiben ein zertifiziertes Energiemanagementsystem nach ISO 50001.

KLIMARESILIENZ

Im jährlich von German Watch veröffentlichten Globalen Klima-Risiko-Index (KRI) belegte Deutschland weltweit Platz 18. Dies bezieht sich auf den Zeitraum 2000 bis 2019, in dem Deutschland von Wetterextremen deutlich stärker betroffen war als die meisten anderen Länder. Als Infrastrukturbetreiber ist der DB-Konzern von den Auswirkungen des Klimawandels in seinem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, mehr als jedes andere große Unternehmen in Deutschland betroffen. Dies belegte die erste von ihm beauftragte Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK) von 2018.

Auch 2021 war der DB-Konzern mit mehreren Extremwetterereignissen konfrontiert. Neben dem Wintersturm Tristan im Februar haben v.a. die Hochwasser im Sommer in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz die Betroffenheit des Schienenverkehrs von physischen Klimarisiken verdeutlicht.

Analyse von Klimaszenarien

2021 hat der DB-Konzern die Ergebnisse einer von ihm erneut beauftragten Studie des PIK erhalten. Diesmal untersuchte das Institut die klimatischen Veränderungen bis 2060 anhand von zwei Klimaszenarien des Weltklimarats (Best- und Worst-Case). Das Ergebnis: deutlich mehr Hitzetage und weniger harte Winter sowie zunehmende Wetterextreme wie Starkregen und Hagel. Die aktuelle Studie weist erstmals detaillierte Prognosen zu klimatischen Besonderheiten für 34 einzelne Verkehrsregionen des DB-Konzerns in Deutschland aus. Diese klimatologischen Aussagen bilden eine wichtige Grundlage für die strategische Weiterentwicklung seines Klimaresilienzmanagements, mit der die Widerstandsfähigkeit gegenüber Wetterextremen weiter erhöht werden soll.

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel

Vor dem Hintergrund der erwarteten zukünftigen Entwicklung von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland setzt der DB-Konzern diverse Maßnahmen um, um die Folgen des Klimawandels abzumildern:

- Neu angeschaffte Züge bei DB Fernverkehr sind auf ein stabiles Raumklima auch im hohen Temperaturbereich ausgelegt, die Klimaanlage des ICE 4 sogar für Temperaturen bis 45°C und stellen so genügend Kälteleistung für komfortables Reisen zur Verfügung. Die Anlagen prüft der DB-Konzern mindestens alle sechs Monate. Um die Stabilität der Klimaanlage in seinen Fernverkehrszügen zu gewährleisten, wendet der DB-Konzern jährlich einen zweistelligen Millionenbetrag auf.
- Bei der DB Netz AG befasst sich die Abteilung »Naturgefahrenmanagement« mit Extremwetterereignissen und Klimafolgenanpassung, um negative Auswirkungen auf die Schieneninfrastruktur auf ein Minimum zu reduzieren. Das Naturgefahrenmanagement hat drei Kernaufgaben identifiziert und integriert schwerpunktmäßig das Wintermanagement, das Vegetationsmanagement zur Sturmprävention sowie die Hitzeprävention. Die rechtzeitige Inspektion aller 6.300 Heizanlagen für die 49.000 Weichen mit Weichenheizung und die frühzeitige Bereitstellung von Räum- und Sicherungspersonal sind wichtige Bausteine in der Winterstrategie. In Reaktion auf den Sturm Tristan im Februar 2021 wurden zusätzliche Verbesserungspotenziale bei winterlichen Extremereignissen identifiziert.
 - Für eine vorausschauende Hitzeprävention werden neue Klimaanlage für die hitzesensible Leit- und Sicherungstechnik installiert, Temperatursensoren an besonders relevanten Stellen installiert sowie neue Bauteile und Gebäude bereits auf höhere Temperaturen ausgelegt. Aber auch im Bestand ist der DB-Konzern aktiv und setzen zusätzlich auf neue Methoden, Werkstoffe und Erkenntnisse – z.B. auf Phasenwechselmaterialien oder thermisch optimierte Anstriche aus der Weltraumforschung.
 - Ein weiterer Fokus liegt auf der Sturmprävention und dem Vegetationsmanagement am Gleis, für die von 2021 bis 2025 durchschnittlich pro Jahr 150 Mio. € zur Verfügung stehen. Das Vegetationsmanagement wird stetig weiterentwickelt.

Naturschutz

Der DB-Konzern sieht den Schutz der Biodiversität als eine wesentliche Aufgabe an, die er von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb seiner Anlagen berücksichtigt. Bei seinen Aktivitäten, z.B. beim Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, werden – sofern der Eingriff nicht vermieden werden kann – adäquate Ausgleichsflächen geschaffen, sodass der DB-Konzern alle gesetzlichen Verpflichtungen des Naturschutzrechts erfüllt. Der DB-Konzern setzt Artenspürhunde ein, die bei der Erstellung der Artenkartierung eines Baugeländes helfen, Zauneidechsen, Ringelnattern oder

andere geschützte Tierarten aufzuspüren. Auch im Betrieb setzt der DB-Konzern sich anspruchsvolle Ziele zum Schutz der Biodiversität: Der DB-Konzern plant, ab 2023 den Schienenverkehr glyphosatfrei zu betreiben, und entwickelt hierzu die bisherige Vegetationskontrolle im Gleis zu einem nachhaltigen Vegetationsmanagement weiter.

PROJEKT ZU GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Für den DB-Konzern steht ein sicherer Bahnbetrieb ebenso wie der Klima- und Umweltschutz an oberster Stelle. Daher plant er, aus der Anwendung von Glyphosat auszusteigen. Den Einsatz von Glyphosat hat der DB-Konzern gegenüber 2018 um mehr als die Hälfte reduziert. Ab 2023 plant er, den Schienenverkehr glyphosatfrei zu betreiben.

Der DB-Konzern arbeitet seit einigen Jahren an der Entwicklung von alternativen Verfahren, Produkten und Anwendungsstrategien für die Vegetationskontrolle. Der DB-Konzern verfolgt einen gesamthaften Ansatz und untersucht aktive Verfahren zur Kontrolle vorhandener Vegetation, präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Bewuchs im Gleis und Ansätze zur grundsätzlichen Reduzierung der Vegetationskontrolle. Für die optimierte Planung und Durchführung wird ein digitales Vegetationsmanagement entwickelt, das bei der Ableitung von Handlungsbedarfen, der Verfahrensplanung sowie dem Bewuchsmonitoring unterstützt. Des Weiteren treibt der DB-Konzern die technologische Weiterentwicklung von mechanischen Methoden wie halbautonomen Mähapparaten und Robotik voran. Auch wird die Verwendung von alternativen Herbiziden geprüft. Nach aktuellem Stand werden bis 2023 innovative Verfahren noch nicht oder nur zu einem geringen Anteil zur Verfügung stehen.

FORSCHUNGSPROJEKT BALIN

Mit dem Forschungsprojekt BALIN werden im Naturpark Westhavelland die Auswirkungen nächtlicher Bahnhofsbeleuchtung auf Insekten und potenzielle Gegensteuerungsmaßnahmen erforscht. Durch Umrüstung auf insektenfreundliche Beleuchtung werden die Auswirkungen auf die Insektenfauna an sechs Bahnhöfen untersucht. Das Projekt ist im Januar 2021 gestartet.

Ressourcenschutz

Der DB-Konzern betrachtet den Einsatz, die Nutzung und die Entsorgung seiner Ressourcen nach den Prinzipien der Kreislaufwirtschaft. Es werden Recyclingmaterialien eingesetzt und Materialkreisläufe optimiert. Mit seinem internen Abfallmanagement erhebt und entsorgt der DB-Konzern outputseitig nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen.

Bei seinen weiteren Abfällen, insbesondere Siedlungsabfällen, wird der DB-Konzern die Recyclingquote in den kommenden Jahren mit einem weiterentwickelten Abfallmanagement steigern. Zur Unterstützung der Aufgaben in der Kreislaufwirtschaft wird das IT-Instrument ZEDAL für gefährliche und nicht gefährliche Abfälle zentral genutzt. Bei DB Schenker ist im umfangreichen Global-Environmental-Management-System verankert, dass die jeweils lokal anwendbaren Rechtsgrundlagen für die Abfallentsorgung als Mindestvoraussetzungen anzusehen sind. Entsprechende vertragliche Regelungen werden auf lokalen Ebenen getroffen und überwacht.

Der DB-Konzern redesignt seine Produktionsmittel, insbesondere Schienenfahrzeuge, und verlängert dadurch deren Lebenszyklus. Durch den Einsatz innovativer 3-D-Druck-Verfahren trägt der DB-Konzern zu einer effizienten und ressourcenschonenden Bauteilproduktion bei. V.a. Bauteile, deren Ausfall im schlimmsten Fall zu Zugstillständen führt, können so per Knopfdruck hergestellt werden. Der DB-Konzern hat bereits über 25.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 300 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt. In seinen Instandhaltungswerken testet der DB-Konzern für den 3-D-Druck derzeit einen neuen Werkstoff, ein sog. Filament, das zu 100 % aus Recyclingkunststoff besteht und zukünftig für den Druck von Werkzeugen und anderen Hilfsmitteln eingesetzt werden soll.

Der DB-Konzern betrachtet seine gesamte Wertschöpfungskette – von der Beschaffung über den betrieblichen Einsatz bis zur Entsorgung. Aktuell beleuchtet er mit Blick auf die Kreislaufwirtschaft seine Ressourcenströme sowohl in der Beschaffung als auch im Abfallmanagement. Hierfür hat er 2021 eine umfangreiche Stoffstromanalyse durchgeführt, um die Mengen und das Kreislaufpotenzial in seinen Hauptressourcen zu ermitteln. Zudem ist er Mitglied des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) und Anwender von dessen Initiative Circular Transition Indicators, eines Rahmenwerks zur Ermittlung von unternehmensbezogenen Indikatoren zur Kreislaufwirtschaft.

Im Rahmen seines Umweltmanagementsystems gem. DIN ISO 14001 sind klare Regelungen zur Kreislaufwirtschaft festgelegt. So wird bei Materialien und Stoffen, die nicht mehr benötigt werden, geprüft, ob sie recycelt werden können und über welchen Weg sie den DB-Konzern verlassen. Für den Systemverbund Bahn in Deutschland tritt der DB-Konzern grundsätzlich als Abfallerzeuger auf und steuert und verantwortet dadurch aktiv die rechtskonforme und ökologische Abfallentsorgung über Dritte bis zur endgültigen Entsorgung. Die vertragliche Gestaltung und Steuerung von externen Entsorgungsleistungen erfolgt zentral durch die Konzernfunktion Beschaffung. Es werden grundsätzlich Entsorgungsfachbetriebe beauftragt, die im Sinne von § 56 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) über die entsprechenden abfallfachlichen und -wirtschaftlichen Eignungen verfügen.

Sein Ziel ist es, die Recyclingquote für seine gesamten Abfälle konstant bei über 95 % zu halten. Insbesondere bei Bau und Instandhaltung seiner Schieneninfrastruktur und seines Fahrzeugparks kommen wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe zum Einsatz und es fallen im Rahmen der Geschäftstätigkeit Abfälle an, wie z.B. Altschotter und Altbeton. Diese werden bereits heute überwiegend einem Recycling zugeführt.

RECYCLINGQUOTE

Durch die getrennte Erfassung und Sammlung einzelner Abfallarten kann der DB-Konzern Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen.

2021 sind rund 0,7 Mio. t mehr Abfälle angefallen. Wesentlicher Treiber war das Bauabfallaufkommen, das um rund 9 % gestiegen ist. Die Recyclingquote liegt mit 96 % auf Vorjahresniveau. Durch gezielte Maßnahmen wie selektiven Rückbau und vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen konnte der DB-Konzern den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hoch und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle auf einem sehr niedrigen Niveau halten.

Die neue Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe weitestgehend zu recyceln, zeigt Erfolge. So konnte die Menge der recycelten Siedlungsabfälle spürbar gesteigert werden. Siedlungsabfälle haben nur einen kleinen Anteil am Gesamtabfallaufkommen des DB-Konzerns, sind aber die sichtbarste Fraktion 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. Durch die moderne Sortierung stehen jetzt mindestens 85 % der enthaltenen Wertstoffe aller dorthin gelieferten Abfälle sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung.

Für die Instandhaltung des Gleisnetzes hat der DB-Konzern einen Materialkreislauf für Schotter und Betonschwellen etabliert.

– 2021 wurden rund 2,8 Mio. t abgenutzter Schotter aus dem Gleisnetz ausgebaut und in zertifizierten Entsorgungsanlagen wieder zu Recyclingschotter für uns oder als Splitt bzw. Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Im Rahmen seiner Instandhaltungsmaßnahmen wurde ein Teil des Schotters vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell bearbeitet und direkt wieder eingebaut. Damit werden die benötigte Menge an Neuschotter sowie die damit verbundenen transportbedingten Treibhausgasemissionen deutlich reduziert.

- 2021 wurden rund 1,8 Millionen nicht mehr nutzbare Betonschwellen ausgebaut. Die Betonschwellen werden, soweit zulässig, für den Wiedereinsatz im Gleisnetz aufgearbeitet. Nicht für den Wiedereinsatz im Gleisnetz geeignete Betonschwellen werden über zertifizierte Entsorgungsunternehmen recycelt und bspw. im Straßen- oder Wegebau eingesetzt.

Von dem 2021 angefallenen Abfall wurden rund 95% als nicht gefährlich eingestuft. Dies umfasst bspw. Siedlungsabfälle und den größten Teil der Bauabfälle. Die restlichen rund 5% umfassen Abfälle, die eine Gefahr für Gesundheit und Umwelt darstellen – wie bspw. Altöl oder kontaminiertes Altholz. Spezielle Verfahren gewährleisten, dass diese Abfälle sicher entsorgt werden. Der DB-Konzern berücksichtigt auch hierbei einen schonenden Umgang mit Ressourcen sowie Möglichkeiten für das Recycling oder die thermische Verwertung der Abfälle.

Lärmschutz

Die weitere Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Deshalb arbeitet der DB-Konzern weiter an der Umsetzung seines Lärmschutzziels 2030/2050:

- Bis 2030 wird der DB-Konzern im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten. Bis 2020 hat er bereits rund 2.000 km erreicht und in den nächsten zehn Jahren werden weitere rund 1.250 km Bestandsstrecke hinzukommen. D.h., rund 800.000 Menschen und damit die Hälfte der Anwohner:innen an lärmbelasteten Strecken werden bis 2030 von Schienenverkehrslärm entlastet.
- Bis 2050 wird der DB-Konzern die insgesamt rund 6.500 km lärmbelasteten Bestandsstrecken vollständig von Schienenverkehrslärm entlasten. D.h., der DB-Konzern wird alle rund 1,6 Millionen Betroffenen von Schienenverkehrslärm entlastet haben.

Voraussetzung für die Zielerreichung ist die auskömmliche Mittelbereitstellung durch den Bund im Haushaltstitel Lärmsanierung. Mit seiner Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz, Maßnahmen zum einen vor Ort (Infrastruktur) und zum anderen an der Quelle (Fahrzeuge) durchzuführen, verbessert der DB-Konzern die Akzeptanz der Menschen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

DB Cargo beschafft seit 2001 neue Güterwagen ausschließlich mit leisen Bremssohlen und hat die aktiven deutschen Bestands Güterwagen bereits 2020 komplett auf leise Bremsen umgerüstet.

- Bis 2025 werden auch die elektrischen Streckenlokomotiven der Güterzüge von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sein.
- Bis 2030 wird DB Cargo die Diesellokomotiven der Baureihe 232/233 ausgemustert haben. Es werden dann nur noch Lokomotiven der Baureihe class77 mit Klotzbremse verwendet.
- DB Fernverkehr ersetzt bis 2025 alle Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierlokomotiven.

Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und seinen 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, wie z.B. Schallschutzwände, Schallschutzfenster oder auch Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, saniert der DB-Konzern besonders lärmbelastete Strecken. Der Fortschritt bei der lärmsanierten Strecke lag leicht über der Prognose aus dem Integrierten Bericht 2020.

Mittelabruf Bundeshaushalt

2021 wurden rund 150 Mio. € aus Mitteln aus dem Bundeshaushalt für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms ausgegeben, womit weitere Schallschutzwände errichtet und zusätzliche Wohnungen mit passiven Maßnahmen ausgestattet wurden. Darüber hinaus werden mit den Mitteln des Bundes weitere Sonderthemen im Lärmschutz, z.B. die Umsetzung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung Mittelrheintal, finanziert.

Absenkung der Auslösewerte

2020 hat das BMDV die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes um weitere 3 dB(A) auf 54 dB(A) verkündet. Die entsprechende Absenkung wurde im Rahmen des Haushalts 2021 festgelegt. Das BMDV kündigte die Veröffentlichung der neuen Förderrichtlinie und das Gesamtkonzept Lärmsanierung für 2022 an.

INNOVATIVER GÜTERWAGEN

DB Cargo und der Eisenbahngüterwagen-Vermieter VTG erprobten in dem vom BMDV initiierten Forschungsprojekt »Innovativer Güterwagen« Technologien für einen leiseren, energieeffizienteren und intelligenten Güterwagen. Das BMDV stellte Mittel i.H.v. 21,5 Mio. € zur Verfügung. Das Projekt wurde im April 2019 abgeschlossen. Es wurden verschiedene innovative Komponenten kombiniert und eingebaut – bspw. 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. Diese Ergebnisse sind auch in die Flottenstrategie von DB Cargo eingeflossen und haben u.a. dazu geführt, dass ein innovativer Autotransportwagen beschafft wird. In der Lärminderung konnten insbesondere bei Radschallabsorbern und Ringelementen vielversprechende Ergebnisse erzielt werden. Es wurde jedoch auch festgestellt, dass die infrage kommenden Produkte noch nicht über den Reifegrad verfügen, der erforderlich ist, um sie im Betrieb einsetzen zu können. DB Cargo hat deshalb gemeinsam mit dem Hersteller – losgelöst vom Forschungsprojekt – die Weiterentwicklung des Produkts vorgenommen und jetzt die entsprechende Betriebserprobung gestartet.

INNOVATIVES LÄRMSCHUTZPROJEKT I-LENA

Um das Portfolio für lärmindernde Maßnahmen an der Infrastruktur zu erweitern, hat das BMDV zusammen mit der DB Netz AG im April 2016 die »Initiative Lärmschutz-Erprobung neu und anwendungsorientiert« (I-LENA) gestartet, die 2020 zum Abschluss kam. Das Projekt ermöglichte es Herstellern von Lärmschutztechnologien, ihre Innovationen im realen Betrieb auf Teststrecken auf ihre akustische Wirksamkeit untersuchen zu lassen. 2021 wurden die letzten Berichte zu den akustischen Messungen fertiggestellt. Vor dem Hintergrund der guten Erfahrungen des Projekts mit einem etablierten Messkonzept und geeigneten Testabschnitten begrüßen wir die derzeit geplanten Aktivitäten des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) im Rahmen des LärmLab 21.

MITARBEITENDE

Personalplanung → 35

Personalgewinnung → 35

Führung, Qualifizierung und Transformation → 36

Arbeit der Zukunft → 38

Mitarbeitendenzahl und -struktur → 41

Personalplanung

Um sich robust aufzustellen, benötigt der DB-Konzern eine effektive und effiziente Personalplanung und -steuerung über den gesamten Human-Resource-(HR-)Wertschöpfungsprozess von der differenzierten Planung über die Personalgewinnung, 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 Mitarbeitende optimal einzusetzen.

Im Sinne einer performanten Personalsteuerung hat der DB-Konzern die 18-monatige rollierende Prognose für betriebliche Schlüsselfunktionen im Rahmen eines regelmäßigen Berichtswesens umgesetzt.

Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügt der DB-Konzern über ein Instrument zur Analyse seiner längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dies verschafft ihm einen einheitlichen und systematischen Blick über die nächste Dekade bei den strategisch relevanten Tätigkeiten.

Der DB-Konzern arbeitet derzeit an einer Weiterentwicklung der SPP. Das Ziel ist, eine robuste und zukunftsfähige SPP zu gestalten. Wichtiger Baustein der zukünftigen SPP und analytische Basis der Personalstrategie ist die Starke Schiene. Der DB-Konzern schafft Synergien zwischen den unterschiedlichsten zukunftsorientierten Weiterentwicklungsprojekten.

Personalgewinnung

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Der DB-Konzern hat auch 2021 seine große Personaloffensive fortgesetzt. Aufgrund der Corona-Pandemie wurden Vorstellungsgespräche und Veranstaltungen überwiegend digital durchgeführt.

Die Corona-Pandemie zwingt Unternehmen teilweise zu Restrukturierungen und zum Personalabbau. Der DB-Konzern bietet betroffenen Menschen eine Perspektive und besetzt Stellen auch in Form von Direkt- und Quereinstiegen. Als Teil der Personalgewinnungsstrategie wurde dafür

ein Prozessstandard und -vorgehen etabliert und ein End-to-End-Vorgehen bei Unternehmenskooperationen ermöglicht: von der Identifizierung möglicher Kandidat:innen bis zur Einstellung. Mit insgesamt 56 Unternehmen hat der DB-Konzern 2021 kooperiert, acht davon aus der Luftfahrt. Seit Ende 2020 sind rund 1.250 Bewerbungen aus den kooperierenden Luftfahrtunternehmen eingegangen, die zu rund 200 Einstellungszusagen führten. Die meisten Einstellungen erfolgten im Zugbegleitdienst, gefolgt von den Quer-einsteiger-Berufen (wie Triebfahrzeugführer:in, Fahrdienstleiter:in oder Wagenmeister:in). Eingestellt wurde auch im Bereich Fahrzeuginstandhaltung (z.B. Elektroniker:innen, Mechatroniker:innen).

Der DB-Konzern hat erneut zahlreiche Image- und Recruiting-Kampagnen durchgeführt. Die aktuelle Arbeitgeberkampagne »Willkommen, Du passt zu uns.« wurde weiterentwickelt. Die Imagekampagne für Schüler:innen »Kein Stress. Was machen. Bei der Bahn.« gewann einen Trendence Award in der Kategorie »Beste Employer Brand Kampagne für Schüler:innen«, den Deutschen Preis für Online-Kommunikation in der Kategorie »Employer Branding Kampagne« und den HR Excellence Award in der Kategorie »Employer Branding«. Darüber hinaus ist der DB-Konzern mit der Imagekampagne für Fachkräfte »Jobs für Deutschland« bei den Effie Germany Awards Bronze-Gewinner in der Kategorie »Employer Branding&Recruiting«.

Damit der DB-Konzern als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar ist und das Ziel 30% Frauen in Führung bis 2024 erreicht, wurde die Frauenrecruitingstrategie weiterentwickelt. Zu den 30 Maßnahmen gehört auch, den Weltfrauentag in Form eines DB-Weltfrauenmonats zu begehen. Mit über 200 digitalen Aktionen und Veranstaltungen wurden 474 Einstellungen von Kandidatinnen im März 2021 realisiert. Außerdem wurden zwei GUINNESS WORLD RECORDS™-Titel zum Thema Chancengleichheit aufgestellt, an denen über 6.200 Menschen teilnahmen. Der Weltfrauenmonat wurde von trendence für die Beste digitale Recruiting Kampagne/ Veranstaltung sowie mit einem HR Excellence Award in der Kategorie »Recruiting Kampagne« ausgezeichnet.

In den Arbeitgeberrankings hat der DB-Konzern sich verbessert:

- Im trendence Fachkräfte-Barometer verbesserte er sich um 15 Plätze auf Platz 7.
- Bei akademischen Berufserfahrenen war die Entwicklung mit Platz 9 im trendence Professional-Barometer positiv.
- Im trendence Schülerbarometer konnte der DB-Konzern sich auf Platz 15 verbessern.

NEUEINSTELLUNGEN

2021 haben im DB-Konzern trotz der Corona-Pandemie rund 23.000 neue Mitarbeitende (inkl. Auszubildender und dual Studierender) in Deutschland ihren ersten Arbeitstag absolviert (im Vorjahr: rund 26.300). Zu diesen Neueinstellungen zählen rund 3.600 Instandhalter:innen, über 2.000 Streckenlokomotivführer:innen sowie rund 1.600 Stellwerksmitarbeitende.

Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichnete der DB-Konzern 2021 18.450 externe Neueinstellungen in Deutschland (im Vorjahr: 21.700). Damit leistet er einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung seines zentralen strategischen HR-Ziels und zur Robustheit des DB-Konzerns.

Führung, Qualifizierung und Transformation

QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

Der DB-Konzern ist eines der größten Ausbildungsunternehmen Deutschlands und bildet in 50 Ausbildungsberufen aus. So haben junge Menschen bei uns auch in unsicheren Zeiten sichere Berufsperspektiven, und der DB-Konzern bietet Auszubildenden und dual Studierenden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung grundsätzlich eine unbefristete Übernahme an. Daran ändert auch die Corona-Pandemie nichts, denn engagierte Nachwuchskräfte werden für eine starke Schiene und eine erfolgreiche Verkehrswende weiterhin gebraucht. So stieg die Zahl der Auszubildenden und dual Studierenden von 2019 auf 2021 um über 10%.

Um das zusätzliche Personal gut und schnell qualifizieren zu können, erhöht der DB-Konzern kontinuierlich seine Kapazitäten.

2021 sind rund 4.500 (im Vorjahr: rund 4.600) Auszubildende und dual Studierende in ihre Berufsausbildung bzw. ihr Studium im DB-Konzern gestartet. Für die Ausbildungsplätze hat der DB-Konzern 2021 im Systemverbund Bahn rund 103.000 (im Vorjahr: rund 94.000) Bewerbungen erhalten. Das zeigt, dass er gerade bei jungen Menschen in Zeiten der Diskussionen um Klimawandel, Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein attraktiver Arbeitgeber ist. Nach wie vor starteten die meisten Auszubildenden in den Berufen Eisenbahner:in im Betriebsdienst und Elektroniker:in.

Der DB-Konzern beteiligt sich an der sozialpartnerschaftlichen Neuordnung der wichtigsten Ausbildungsberufe im Eisenbahnverkehrswesen. So stand 2021 insbesondere das Neuordnungsverfahren des Ausbildungsberufs Eisenbahner:in im Betriebsdienst im Fokus. Voraussichtlich werden ab August 2022 die dann startenden Eisenbahner:innen im Betriebsdienst mit aktualisierten Ausbildungsinhalten starten.

Die Nachwuchskräfte des ersten Lehr-/Studienjahres haben 2021 ein mobiles Endgerät erhalten. Die Ausstattung mit mobilen Endgeräten war ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Fortführung der Nachwuchsprogramme während der Corona-Pandemie.

MITARBEITENDENBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

Neue Ansätze und leistungsfähige Prozesse bei der Mitarbeitendenbindung und -entwicklung sind entscheidend für mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern. Der DB-Konzern 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« 2021 für mehr als 200.000 Mitarbeitende eingeführt. Erstmals hatten alle Mitarbeitenden damit u.a. die Möglichkeit, Feedback zu ihrem Arbeitsverhalten von Kolleg:innen und Geschäftspartner:innen einzuholen sowie ihren Führungskräften Feedback zu geben. Mit der Einführung eines verpflichtenden Leistungsbeitrags in der Dimension »Frauen in Führung« für alle Führungskräfte ab der Ebene der leitenden Angestellten stellt »meine Leistung« außerdem eine wichtige Weiche, um die Zielgröße von 30% Frauen in Führung (Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen; FüPoG II) bis 2024 zu erreichen.
- **Lernen:** Das konzernweite Angebot von DB Akademie und DB Training wurde 2021 erweitert. Die DB Lernwelt hat sich dabei als zentrale Lernplattform weiter etabliert. Über 230.000 registrierte Nutzer:innen können neben geschäftsfeldspezifischen Inhalten auf über 500 Lerneinheiten zu den Themen Strategie, Digitalisierung, Lean-Management/DB Exzellenz sowie Umwelt und Nachhaltigkeit zugreifen. DB Lernwelt bietet die Möglichkeit, eigenverantwortlich und selbstorganisiert zu lernen und sich weiterzuentwickeln. Der neu integrierte Bereich »Mitarbeitende für Mitarbeitende« bietet Mitarbeitenden die Möglichkeit, eigenes Wissen aufzubereiten und allen zur Verfügung zu stellen.
- **Entwickeln und besetzen:** Die strategische Nachfolgeplanung dient dazu, frühzeitig Nachfolgerisiken zu erkennen, Nachfolgeszenarien zu planen und Besetzungen zu beschleunigen. Anspruch ist es, Qualität und Diversität bei Besetzungen zu erhöhen sowie Orientierung für eine konzernweite berufliche Entwicklung zu geben. 2021 bezog sich die Nachfolgeplanung auf über 1.000 Manage-

mentfunktionen. Mit den drei Karrierewegen – Führungs-, Experten- und Projektkarriere – stellt der DB-Konzern sich schlagkräftig für die Zukunft auf und bietet attraktive Alternativen zur klassischen Führungskarriere an. Die DB Fachexpertenkarriere befindet sich momentan in der Umsetzung und wird bis Ende 2022 im DB-Konzern in allen Geschäftsfeldern eingeführt. Zusätzlich hat der DB-Konzern 2021 unser Talentmanagement mit dem DB Karriere Lab neu ausgerichtet, sodass Eigeninitiative und Individualität stärker honoriert und mehr Sichtbarkeit der Talente über alle Karrierewege erzeugt wird.

- **Einsteigen und umsteigen:** Ist eine Besetzungsentscheidung getroffen, unterstützt ein strukturiertes Einstiegsmanagement dabei, sich auf die neue Funktion vorzubereiten und im neuen Bereich oder Unternehmen anzukommen. Mit seiner Onboarding-Plattform stellt der DB-Konzern relevante Informationen zum Einstieg zur Verfügung. Maßnahmen des strukturierten und integrierten Wissenstransferprozesses unterstützen das Ankommen in den Aufgaben, den Prozessen und dem Systemverbund Bahn. Die persönliche Begleitung durch Führungskraft und Kolleg:innen sind wichtig für das soziale Ankommen. Mit unserem konzernweiten Patenprogramm und einem Generationenmanagement werden die Integration und das gegenseitige Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitenden gefördert. Neben dem Einstieg neuer Mitarbeitender unterstützt ein Wiedereinstiegsmanagement Kolleg:innen während befristeter Abwesenheiten und bei der bestmöglichen Gestaltung des Wiedereinstiegs. Hierdurch fördert der DB-Konzern die Bindung von Frauen in Führung bzw. von Frauen mit Führungsambitionen und leistet einen wichtigen Beitrag für die Erreichung der Zielgröße von 30% Frauen in Führung bis 2024.

Für jedes dieser Themenfelder tragen die Mitarbeitenden Verantwortung und werden von der 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 danach ausgerichtet.

15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

2021 wurden weitere Ausbausteine der Mitarbeitenden identifiziert und ausgearbeitet. In diesem Rahmen werden die wichtigsten Anliegen der Mitarbeitenden priorisiert und mit Vorstandsunterstützung umgesetzt.

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT UND UNTERNEHMENSKULTUR

Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird konzernweit alle zwei Jahre im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung (MAB) ermittelt. Seit 2021 wird in den Zwischenjahren für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt. Der Kompassindex ersetzt ab 2021 die Kennzahl Durchführungsquote Followworkshops.

Unter dem neuen Motto »Teilnehmen – Teil sein« führt der DB-Konzern alle zwei Jahre die konzernweite MAB durch – zuletzt 2020. Die Mitarbeitendenbefragung hat sich als Instrument im DB-Konzern etabliert und liefert konkrete Anhaltspunkte für Verbesserungen auf allen Ebenen. Wesentlicher Bestandteil im Umgang mit den MAB-Ergebnissen ist neben dem transparenten Teilen der Resultate mit allen Mitarbeitenden insbesondere die Arbeit mit den Ergebnissen in dem sich anschließenden Folgeprozess. Anfang 2021 erhielten konzernweit alle Führungskräfte Zugriff auf ihre aggregierten MAB-Ergebnisse und teilten diese mit ihren Mitarbeitenden. Im Anschluss starteten dann die teamübergreifenden Miteinander-Werkstätten als zentrales Element des MAB-Folgeprozesses. Trotz erschwelter Bedingungen durch die Corona-Pandemie wurden 2021 über 3.000 Miteinander-Werkstätten durchgeführt.

Im September 2021 fand erstmals, ergänzend zur MAB, das Kulturbarometer statt – eine Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland. Es misst die Konzernkultur i.S.d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander« und erfasst die Mitarbeitendenzufriedenheit und den Erfolg der Starken Schiene mit Blick auf ein starkes Team DB. Rund 16.500 per Zufallsstichprobe ermittelte Mitarbeitende wurden zur Teilnahme eingeladen. Nach dem Motto »Eine für Viele – Eure Stimme für das Kulturbarometer« konnten sie stellvertretend für ihre Kolleg:innen Rückmeldung zu den Themen Miteinander, Zufriedenheit, Team DB und der Starken Schiene geben.

Die repräsentativen Ergebnisse des Kulturbarometers ermöglichen in den Zwischenjahren der MAB eine erneute Standortbestimmung mit Fokus auf die Unternehmenskultur. Beim Kulturbarometer steht der Kompassindex im Mittelpunkt der Befragung.

Die Ergebnisse spiegeln nach wie vor den Zuspruch zur Starken Schiene wider, und die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist nur leicht gesunken. Insgesamt erfährt das Team DB jedoch, im Gegensatz zu den Ergebnissen der MAB 2020

und der dort sichtbaren Aufbruchstimmung, einen Dämpfer. Der Kompassindex, den der DB-Konzern erstmals mit der MAB 2020 erhoben hat, misst, wie sich das Miteinander und die Unternehmenskultur entwickelt haben. Nach den Ergebnissen der MAB 2020 – hier lag der Index bei 57% – sank er 2021 auf 49% Zustimmung. Die Ergebnisse des Kulturbarometers wurden insbesondere auf strategisch ausgerichteten Ebenen zum Anlass genommen, um mit Blick auf v.a. niedrig bewertete Themenkomplexe genauer zu analysieren, worin die niedrigeren Werte begründet sind. Die Ergebnisse eignen sich als Wegweiser für das weitere Vorgehen im DB-Konzern hinsichtlich eines starken Teams DB.

Arbeit der Zukunft

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

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Der DB-Konzern entwickelt Beschäftigungsbedingungen auf Basis aktueller und zukünftiger gesellschaftlicher Entwicklungen sowie der Erwartungen von Mitarbeitenden und Bewerber:innen an einen modernen Arbeitgeber konsequent im Sinne der Strategie Starke Schiene weiter. Dabei sind Themen wie Flexibilisierung, Partizipation und Individualisierung wesentlich.

Tarifrunde 2020/2021 abgeschlossen

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der EVG, dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat der DB-Konzern sich 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. Nach weiteren Verhandlungen verständigte sich der DB-Konzern mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- 2021 erhalten die Mitarbeitenden 600 € und weitere 500 € im März 2022 als Corona-Prämie. Für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden, z.B. wurden zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt.

- Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend dem Tarifeinheitsgesetz (TEG) die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.
- Dort gelten auch weiterhin die Tarifverträge, die DB-Konzern und EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Entgelterhöhung von 1,5% zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich der DB-Konzern mit der GDL im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5% und um weitere 1,8% zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.
- Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie, die je nach Entgeltgruppe 600 €, 400 € bzw. 300 € beträgt. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie i.H.v. 400 € vereinbart.
- DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sechs Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH geschlossen.
- DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das TEG im DB-Konzern Grundlage für die Anwendung der Tarifverträge ist. Danach kommt in solchen Betrieben, in denen sich unterschiedliche Tarifverträge in ihrem Geltungsbereich überschneiden, der Tarifvertrag derjenigen Gewerkschaft zur Anwendung, die in dem jeweiligen Betrieb die meisten in einem Arbeitsverhältnis stehenden Mitglieder organisiert (Mehrheitstarifvertrag).

Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Reisenden, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen: So enthalten sie u.a. einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement unserer Mitarbeitenden insbesondere während der Corona-Pandemie würdigt.

Flexible Gestaltung der Arbeitszeit

Der DB-Konzern wird den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen der Mitarbeitenden bei der Arbeitszeitgestaltung gerecht. Unsere Bemühungen, Flexibilisierungsmöglichkeiten in der Arbeitszeitgestaltung stetig weiterzuentwickeln, zählt auf die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität ein und hat somit hohe Bedeutung für die Mitarbeitendenbindung und -rekrutierung. In diesem Zusammenhang bietet der DB-Konzern z.B. das Wahlmodell Arbeitszeit an. Mitarbeitende können entscheiden, ob sie ihre Arbeitszeit

um eine oder zwei Wochenstunden reduzieren, sechs oder zwölf Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr nehmen oder ein erhöhtes Entgelt vorziehen. Für 2021 haben sich rund zwei Drittel der Tarifarbeitnehmer:innen im Geltungsbereich der Regelung für ein Modell mit zusätzlichem 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 Mitarbeitende Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Ende 2021 nutzten über 60.000 Mitarbeitende ein Wertguthabenkonto.

Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende attraktive Altersversorgung an.

Tarifliche Mitarbeitende können zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit, Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit oder tariflichen Urlaub, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht, ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. 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 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. Bspw. wurden 2021 mit den App-Anwendungen »Meine Zeit« und »Mein Tausch« Lösungen zur individuellen Dienstplangestaltung für das Bordpersonal bei DB Fernverkehr eingeführt. Sie ermöglichen es, Dienstpläne möglichst eng an den individuellen Wünschen der Mitarbeitenden auszurichten.

Mobilitätsleistungen und geförderter Wohnraum

Mit einer digitalen Wohnungsbörse erleichtert der DB-Konzern seinen Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig hat der DB-Konzern die Zusammenarbeit mit Wohnungsgesellschaften intensiviert und vertraglich modernisiert. 2020 hat er Kooperationsverträge mit sechs Wohnungsunternehmen abgeschlossen, die seinen Mitarbeitenden

Zugang zu einem Pool von rund 600.000 Wohnungen ermöglichen. Er achtet bei der Auswahl der Kooperationspartner neben der Lage der Wohnungen auch auf die durchschnittlichen Miethöhen. Zusätzlich analysiert er die Bedarfslage seiner Mitarbeitenden, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und bei Bedarf umsetzen zu können.

Der DB-Konzern strebt an, seinen Mitarbeitenden ein vielseitiges, grünes, flexibles und unkompliziertes Mobilitätsportfolio aus v.a. DB-eigenen und digital verwaltbaren Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad oder auch die Fahrvergünstigungen, insbesondere im DB-Fernverkehr, 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 Bahn-Card 100 statt Firmenwagen wählen. Auch für den Weg zur Arbeit ermöglicht der DB-Konzern seinen Mitarbeitenden Zugang zu günstigen Angeboten für das monatliche Verbund-Jobticket. Hierzu schließt er sukzessive Kooperationsverträge mit Verkehrsverbänden.

Modernes Gesundheitsmanagement

Während der Corona-Pandemie konnte der DB-Konzern wichtige Mobilitätsangebote durchgehend gewährleisten. Hieran hat insbesondere unsere 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 Krisenstabsarbeit sind u.a. die Minimierung des Infektionsrisikos am Arbeitsplatz, die Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe, der Erhalt der betrieblichen Infrastruktur und die Sicherstellung der Grundversorgung. Das Gesundheitsmanagement steht in ständigem Austausch mit den Gesundheitsbehörden von Bund und Ländern, dem Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI) sowie dem BMDV. Mitarbeitenden und Führungskräften bietet das Gesundheitsmanagement Hilfestellungen, Informations- und Unterstützungsangebote, um die Corona-Pandemie gemeinsam zu bewältigen. Ein Beitrag zur Gestaltung moderner Beschäftigungsbedingungen ist in diesem Zusammenhang auch die Digitalisierung von Gesundheitsangeboten. Daneben sind die Folgeerscheinungen der Corona-Pandemie im besonderen Fokus, wie z.B. Long bzw. Post-Covid und auch der Umgang mit psychischen Belastungen während der Corona-Pandemie. Hierzu und zur ergonomischen Beratung

wurden, jeweils mithilfe der Sozialpartnerschaften mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH, dem Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES), BAHN-BKK sowie der Knappschaft-Bahn-See, Angebote entwickelt.

DB-internes Impfangebot

Zur Unterstützung der Corona-Impfkampagne in Deutschland bietet der DB-Konzern seinen Mitarbeitenden ein eigenes Impfangebot an. Dazu hat er an zehn zentralen Standorten (Hamburg, Hannover, Berlin, Leipzig, Frankfurt am Main, Köln, Duisburg, Karlsruhe, Nürnberg und München) eigene Impfzentren eingerichtet und betreibt diese selbstständig mit Unterstützung durch die betriebsärztlichen Dienstleister PIMA und ASAM prevent. Die DB-internen Impfzentren waren zunächst von Juni 2021 bis Ende August 2021 geöffnet. Vor dem Hintergrund ausreichend zur Verfügung stehender Ressourcen an Impfstoff und medizinischem Personal konnte das Impfangebot auch auf Familienangehörige von DB-Mitarbeitenden sowie auf Mitarbeitende der Sozialpartner ausgeweitet werden. Insgesamt wurden rund 32.000 Impfungen vorgenommen.

Am 6. Dezember 2021 öffneten die DB-internen Impfzentren erneut. Neben der Grundimmunisierung ist es auch möglich, eine Auffrischungsimpfung zu erhalten. Das Angebot richtete sich erneut an Mitarbeitende, konnte aber bereits Mitte Dezember 2021 auf Familienangehörige sowie auf Mitarbeitende von Sozialpartnern ausgeweitet werden.

Mobiles Arbeiten

Der DB-Konzern geht konsequent weitere Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Der DB-Konzern knüpft damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

ARBEIT DER ZUKUNFT UND DIVERSITY

Die systematische Auseinandersetzung mit Innovationen und Visionen zur Arbeit der Zukunft erfolgt im Rahmen der Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« Ziel ist es, sich rechtzeitig mit wichtigen strategischen Fragestellungen zu befassen, Wissen auszutauschen und neue Ideen zu testen. Hierfür erarbeitet der DB-Konzern mit der HR-Trendmap regelmäßig eine Übersicht der relevanten HR-Zukunftstrends, die auf verschiedenen Ebenen im Unternehmen diskutiert werden, um Ableitungen für Maßnahmen, Projekte und Initiativen zu treffen.

2021 wurde seine innovative Digitalkonferenz »Woche der neuen Arbeit« veranstaltet. Unter dem Motto »Von Mitarbeitenden für Mitarbeitende« wurde ein interaktives Programm mit über 70 virtuellen Programmpunkten aus dem gesamten DB-Konzern organisiert. Es bot die Möglichkeit, sich konzernweit zu Themen wie neuen Formen der Zusammenarbeit, moderne Führung, Agilität und Selbstorganisation sowie zukünftige Berufsbilder auszutauschen.

Unter dem Dach der Initiative »Menschen. Machen. Zukunft.« arbeiten zwei H-Zukunftslabs, deren Expert:innen es sich zur Aufgabe machen, neue Antworten auf wichtige Zukunftsfragen zu finden:

- H-Zukunftslab 1 »Zukunftsperspektive für Berufe in der Bahnbranche« entwickelt eine Methode, um künftige Veränderungen in DB-Berufen zu erkennen und rechtzeitig Maßnahmen zur Nachführung und Qualifizierung von Mitarbeitenden einzuleiten. 2021 wurden zahlreiche Berufsprofile überprüft und Empfehlungen abgeleitet.
- Im H-Zukunftslab 2 »Neue Formen der Zusammenarbeit« zeigen Expert:innen auf, wie mittels Agilität und Selbstorganisation mehr Handlungs- und Entscheidungsspielräume gestaltet werden können. Über 7.000 Mitarbeitende arbeiten in agilen Organisationseinheiten oder befinden sich in der Transformation. 2021 ist dieses Know-how in einen Managementleitfaden und ein konzernübergreifendes Bekenntnis zu neuen Formen der Zusammenarbeit im administrativen und operativen Bereich eingeflossen.

Unter dem Motto »#Einziganders denken, fühlen, arbeiten und leben.« drehte sich in der konzernweiten Diversity-Woche alles um das Thema Perspektivenvielfalt. Ziel der digitalen Veranstaltung war es, Vielfalt im DB-Konzern zu zeigen, zu diskutieren und sich zu vernetzen. Konkrete Möglichkeiten, Vielfalt im Arbeitsalltag zu befördern, wurden über verschiedene konzernspezifische Produkte, wie z.B. den Diversity-Podcast »Darf ich das?«, vermittelt.

30% Frauen in Führung

Im Oktober 2021 wurde das FüPoG II zum Anlass genommen, eine neue Steuerungslogik mit entsprechenden Zielen zur Erhöhung des Anteils von Frauen in Führung zu beschließen. Der Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom FüPoG II 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 2021 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 25,4%. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen, attraktive Arbeitsbedingungen und interne Bindungs- und Entwicklungsmaßnahmen soll zudem der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft erhöht werden.

TRANSFORMATIONSPROJEKT SMART HR

Mit Smart HR verfolgt der DB-Konzern die Ablösung seines aktuellen Personalmanagementsystems durch eine cloud-basierte Lösung, in der Mitarbeitende über digitale Services HR-Produkte jederzeit und ortsunabhängig nutzen können. Der DB-Konzern befindet sich derzeit in der Designphase. Die Implementierung geht bis 2024 und wird in zwei Wellen verlaufen. Ein erster Go-live soll Mitte 2023 erfolgen.

Mitarbeitendenzahl und -struktur

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	2021	2020	Veränderung		2019
			absolut	%	
Mitarbeitende	8.718	8.875	-157	-1,8	8.421
Auszubildende	203	197	+6	+3,0	170
DB AG	8.921	9.072	-151	-1,7	8.591

Per 31. Dezember 2021 ist die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG leicht gesunken. Im Jahresdurchschnitt lag sie mit 8.765 Mitarbeitenden auf dem Niveau des Vorjahreswerts (im Vorjahr: 8.775 Mitarbeitende).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umfeldbedingungen \longrightarrow 42

Ergebnisentwicklung \longrightarrow 43

Finanzlage \longrightarrow 44

Vermögenslage \longrightarrow 46

Umfeldbedingungen

WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN IM VORJAHRESVERGLEICH / in %	2021	2020	2019
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+11,7	-5,6	+0,5
BIP			
Welt	+5,8	-3,5	+2,6
USA	+5,7	-3,4	+2,3
China	+8,1	+2,2	+6,0
Japan	+1,6	-4,5	-0,2
Europa	+5,7	-5,8	+1,7
Euro-Raum	+5,2	-6,5	+1,6
Deutschland	+2,8	-4,9	+1,1

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2019 bis 2021 entsprechen den per Februar 2022 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Oxford Economics

Die Weltwirtschaft verzeichnete 2021 ein kräftiges Wachstum. Global gesehen wurde der coronabedingte Einbruch bereits mehr als ausgeglichen, sodass die Wirtschaftsleistung nur noch leicht unter dem Wachstumspfad aus Vor-Corona-Zeiten liegt. Allerdings setzte die Erholung in den Weltregionen unterschiedlich stark und teilweise verzögert ein. Hierdurch wurden schon vor der Corona-Pandemie bestehende Ungleichgewichte verstärkt. So sind gerade China und andere fernöstliche Volkswirtschaften, die schon vor der Corona-Pandemie stark gewachsen sind, weniger beeinträchtigt worden bzw. die Erholung setzte schneller ein. Dies gilt auch für andere Emerging Markets weltweit, während Entwicklungsländer im Durchschnitt stärker von der Corona-Pandemie getroffen wurden und sich später erholten. Unter den Industrieländern haben sich bspw. die USA sehr schnell von dem Einbruch erholt.

Im Vergleich sind die Volkswirtschaften Europas relativ stark von der Corona-Pandemie getroffen worden. Insbesondere die großen Industrienationen Westeuropas hatten sehr starke Einbrüche zu verzeichnen. Die Erholung setzte zwar schon Ende 2020 ein, war jedoch weniger kräftig als erhofft. In Deutschland hat der Staat stärker als in vielen anderen Ländern Maßnahmen zur Belebung der Wirtschaft ergriffen, wodurch sowohl die Rezession 2020 als auch die nachfolgende

Erholung 2021 weniger ausgeprägt sind. Deutschland profitierte auch von der wieder anziehenden globalen Nachfrage nach Konsum- und Investitionsgütern.

Während die Industrieproduktion vergleichsweise wenig von coronabedingten Einschränkungen betroffen war, sind einige Dienstleistungssektoren, insbesondere der Tourismus, sehr stark eingeschränkt worden. Dies wirkte sich auch 2021 noch stark aus, da Reisen wegen der bestehenden Einschränkungen und Unsicherheiten nicht gebucht wurden.

Der Handel hat sich im Vergleich zur gesamten Wirtschaftsleistung weltweit sehr schnell erholt und übertraf 2021 bereits deutlich das Vor-Corona-Niveau. Dies führte dazu, dass teilweise Transportkapazitäten knapp wurden und infolgedessen die Frachtraten deutlich anstiegen. Auch viele Rohstoffe und andere Vorleistungsgüter wurden stark nachgefragt, sodass die Preise stiegen. Dies gilt auch für den Ölpreis. Bei einigen Vorleistungsgütern wie Halbleitern waren die Engpässe so gravierend, dass andere Branchen wie die Automobilproduktion in ihrem Wachstum beschränkt wurden. Die anziehende Inflation beschränkt die Möglichkeit der Europäischen Zentralbank (EZB), durch eine expansive Geldpolitik die Konjunktur in Europa weiter anzukurbeln.

ENERGIEMÄRKTE

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

Brentöl

BRENT / in USD/bbl	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	71,0	43,2	+27,8	+64,4
Höchstpreis	86,7	71,8	-	-
Tiefstpreis	50,5	16,0	-	-
Jahresendpreis	77,8	51,8	+26,0	+50,2

Quelle: Thomson Reuters

Der Ölpreis hat sich 2021 durch das schnelle Wiederanziehen der Weltwirtschaft und die hierdurch steigende Nachfrage bei gleichzeitig begrenzten Fördermengen deutlich erhöht. Diese Entwicklung wurde für den Euro-Raum durch Währungskurseffekte etwas abgeschwächt.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland wurden über den Ölpreisanstieg hinaus zusätzlich getrieben durch die Einführung der CO₂-Steuer sowie den Wiederanstieg der temporär abgesenkten Mehrwertsteuer zum Jahresbeginn 2021. Sie lagen 2021 um rund 22% über den Vorjahreswerten.

Für gewöhnlich stärken steigende Kraftstoffpreise die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zum Pkw. Angesichts der auch 2021 weiter wirkenden Corona-Einschränkungen und der dementsprechenden Bevorzugung individueller, da kontaktärmerer Verkehrsmittel war die Kraftstoffpreisentwicklung 2021 allerdings von untergeordneter Bedeutung für die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr.

Strom und Emissionszertifikate

	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	89,0	40,5	+ 48,5	+120
Höchstpreis	325,2	50,0	-	-
Tiefstpreis	48,7	33,9	-	-
Jahresendpreis	120,5	50,0	+70,5	+141
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO₂				
Durchschnittspreis	53,7	24,8	+28,9	+117
Höchstpreis	90,8	33,5	-	-
Tiefstpreis	31,3	14,3	-	-
Jahresendpreis	80,7	32,7	+48,0	+147

Quelle: Thomson Reuters

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten 2021 außerordentlich stark zu. Wichtigste Preistreiber waren die Preise für Emissionsberechtigungen (European Allowances im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) sowie der Preisanstieg für Erdgas. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten unsere Sicherungsaktivitäten dämpfend.

Ergebnisentwicklung

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich 2021 nicht.

ERGEBNISENTWICKLUNG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	2021	2020	Veränderung		2019
			absolut	%	
Umsatzerlöse	1.277	1.223	+ 54	+ 4,4	1.198
Andere aktivierte Eigenleistungen	1	2	-1	-50,0	3
Sonstige betriebliche Erträge	352	442	-90	-20,4	328
Materialaufwand	-455	-479	+ 24	-5,0	-405
Personalaufwand	-763	-758	-5	-0,7	-730
Abschreibungen	-40	-96	+ 56	-58,3	-192
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.650	-1.033	-617	-59,7	-1.097
Beteiligungsergebnis	-748	-4.232	+ 3.484	-82,3	943
Zinsergebnis	-442	-507	+ 65	-12,8	-453
Ergebnis vor Steuern	-2.468	-5.438	+ 2.970	-54,6	-405
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1	-1	+ 2	-	-1
Jahresfehlbetrag	-2.467	-5.439	+ 2.972	-54,6	-406

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wurde auch 2021 maßgeblich durch Effekte infolge der Corona-Pandemie geprägt. Nach den hohen Verlustübernahmen 2020 wurde 2021 maßgeblich beeinflusst durch Ergebnisverbesserungen bei Tochtergesellschaften u.a. infolge der Umsetzung der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen.

Die Erträge sind getrieben durch die Umsatzentwicklung leicht gestiegen:

- Die Umsatzerlöse erhöhten sich u.a. infolge von höheren Vermietungserlösen sowie einem Anstieg zentraler Dienstleistungen für DB-Konzerngesellschaften.
- Der deutliche Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es gegenläufig insgesamt zu einem deutlichen Anstieg:

- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen spürbar. Dies resultierte v.a. aus höheren Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit der Neubewertung von Sanierungsverpflichtungen für ökologische Altlasten.
- Der Personalaufwand lag in etwa auf Vorjahresniveau. Tariferhöhungen wurden durch Einsparungen größtenteils kompensiert.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig teilweise kompensierend:

- Die Abschreibungen gingen infolge geringerer Wertberichtigungen auf Vorräte (Pandemieartikel) sowie des Wegfalls von außerplanmäßigen Wertberichtigungen auf immaterielle Vermögensgegenstände im Vorjahr deutlich zurück.
- Der Materialaufwand sank v.a. infolge geringerer Aufwendungen für Betriebsmittel und bezogene Waren. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte der Anstieg der Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen.

Maßgeblich für die Entwicklung des Jahresergebnisses war die deutliche Erholung des Beteiligungsergebnisses, das aber weiterhin spürbar unter dem Vor-Corona-Niveau lag. Treiber waren v.a.:

- der Rückgang der Aufwendungen aus Verlustübernahmen (+ 2.083 Mio. €), insbesondere bei der DB Fernverkehr AG und der DB Cargo AG. Die deutlich weniger negative Entwicklung beider Tochtergesellschaften wurde maßgeblich getrieben durch coronabezogene Trassenpreiserstattungen des Bundes für die Jahre 2020 und 2021. Gegenläufig dämpfend wirkte der höhere Verlust der DB Netz AG durch die Anpassung von Rückstellungen im Zusammenhang mit Zivilverfahren zu Infrastrukturentgelten;

- der Anstieg der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen (+ 424 Mio. €), insbesondere durch die operative Entwicklung bei der Schenker AG und der DB Energie GmbH, sowie
- der Wegfall von im Vorjahr vorgenommenen Wertberichtigungen (+ 986 Mio. €) auf Anteile an verbundenen Unternehmen, v.a. den Arriva-Investments.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die i.d.R. von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergereichten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis hat sich v.a. infolge von geringeren Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Aufzinsung von Rückstellungen verbessert.

Die Veränderung der Steuerposition war unwesentlich.

Die wirtschaftliche Situation blieb insgesamt weiterhin angespannt. Insbesondere das infolge von Erholungseffekten sowie den umgesetzten Corona-Unterstützungsmaßnahmen des Bundes weniger negative Beteiligungsergebnis führte allerdings zu einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses nach Steuern, das aber weiterhin spürbar negativ war.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE ZUR ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB AG 2021 entspricht infolge der Entwicklung des Beteiligungsergebnisses der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2021.

Finanzlage

FINANZIERUNGSTRUMENTE PER 31.12. / in Mrd. €	Volumen 2021	davon in Anspruch genommen	Volumen 2020	davon in Anspruch genommen
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	26,4	30,0	23,3
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,2	0,9	3,1	0,9
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	3,0	-
Garantierte Kreditfazilitäten	2,6	0,5	5,0	2,9

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

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

Die Finanzmittel werden den DB-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 zu risikoadjustierten Konditionen 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 2021 erhöht wurde. Unter dem EDIP wurden 2021 zehn Senioranleihen (Gesamtvolumen: 4,9 Mrd. €) emittiert und fünf Senioranleihen (Gesamtvolumen 1,8 Mrd. €) getilgt. Der Auslastungsgrad sank infolge der Erhöhung des Programmvolumens per 31. Dezember 2021 leicht auf rund 75 % (per 31. Dezember 2020: rund 78 %).
- Darüber hinaus steht dem DB-Konzern ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programme) zur Verfügung, das 2021 nicht durch neue Emissionen in Anspruch genommen wurde. Da auch keine Senioranleihen zur Tilgung fällig waren, blieb der Auslastungsgrad per 31. Dezember 2021 unverändert bei rund 28 %.
- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 31. Dezember 2021 war das Programm nicht in Anspruch genommen (Auslastungsgrad per 31. Dezember 2020: – %).
- Zudem verfügte der DB-Konzern per 31. Dezember 2021 über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren (unverändert 2,0 Mrd. €). Im Vorjahr hatte der DB-Konzern zur Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie kurzfristige Kreditlinien vereinbart, von denen per 31. Dezember 2021 noch 0,5 Mrd. € ausstehend waren (per 31. Dezember 2020: 2,9 Mrd. €). Weiterhin verfügte der DB-Konzern per 31. Dezember 2021 unverändert über eine zusätzliche garantierte ungenutzte Kreditfazilität (0,1 Mrd. €).
- Darüber hinaus konnte der DB-Konzern per 31. Dezember 2021 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i.H.v. 2,5 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2020: 2,6 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften des DB-Konzerns weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Erst- erteilung	Letzte Veröffent- lichung	Einstufungen		
			kurz- fristig	lang- fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05. 2000	11.06. 2020	A-1+	AA-	negativ
Moody's	16.05. 2000	19.10. 2021	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 und Moody's haben 2021 die Rating-Einstufungen und den Ausblick unverändert gelassen.

VERBINDLICHKEITEN

VERBINDLICHKEITEN PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	Veränderung		2019
			absolut	%	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	36.177	34.173	+2.004	+5,9	28.102
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	881	2.870	-1.989	-69,3	169
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	208	-201	-96,6	210
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40	37	+3	+8,1	45
Sonstige	185	175	+10	+5,7	1.097
Insgesamt	37.290	37.463	-173	-0,5	29.623

Die Verbindlichkeiten gingen per 31. Dezember 2021 leicht zurück:

- Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken im Wesentlichen infolge der Tilgung von Kontokorrentkrediten zur Zwischenfinanzierung der Corona-Unterstützungsmaßnahmen des Bundes deutlich.
- Auch die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, gingen tilgungsbedingt zurück.
- Gegenläufig wirkte der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kompensierend. Diese erhöhten sich maßgeblich infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance sowie höherer Verbind-

lichkeiten aus dem DB-konzerninternen Cashpooling. Die geringeren Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen wirkten dabei dämpfend.

- Die sonstigen Verbindlichkeiten und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen blieben annähernd unverändert.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 37 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 46 Mio. €). Ursächlich waren v.a. geringere Investitionen in Mietereinbauten sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	2021	2020	Veränderung		2019
			absolut	%	
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-908	-968	+60	-6,2	-692
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-2.480	-3.747	+1.267	-33,8	-1.200
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	6.197	1.302	+4.895	-	2.330
Veränderung des Finanzmittelbestands	2.809	-3.413	+6.222	-	438
Finanzmittelfonds per 31.12.	1.908	-901	+2.809	-	2.512

- Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war rückläufig. Positive Working-Capital-Effekte wurden dabei zu großen Teilen durch das negative Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Beteiligungsergebnis aufgezehrt.
- Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit sank spürbar. Treiber waren eine geringere Nettoinanspruchnahme der DB-Konzernfinanzierung durch die Tochtergesellschaften (+5.049 Mio. €), Veränderungen von Cashpooling-Forderungen (+1.723 Mio. €) sowie Veränderungen im Zusammenhang mit kurzfristigen Finanzmittelanlagen (+750 Mio. €). Gegenläufig teilweise kompensierend wirkten ein Nettomittelabfluss aus Ergebnisabführungen/-übernahmen und Dividenden (-3.268 Mio. €; im Vorjahr Nettomittelzufluss: +856 Mio. €) sowie die Eigenkapitalmaßnahmen bei der DB Netz AG und der DB Station&Service AG (-2.125 Mio. €).
- Der gestiegene Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus Unterstützungsmaßnahmen des Bundes. Diese bestanden aus:
 - einer Eigenkapitalmaßnahme im Zusammenhang mit dem Klimaschutzpaket (+2.125 Mio. €) und zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden (+550 Mio. €), sowie
 - dem coronabedingten Wegfall der Dividendenzahlung an den Bund (+650 Mio. €).

Die Entwicklung wurde zudem durch einen Mittelzufluss aus der Veränderung von Cashpooling-Verbindlichkeiten (+ 880 Mio. €; im Vorjahr Mittelabfluss: – 21 Mio. €) sowie eine höhere Nettoeinzahlung aus der Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten (+ 609 Mio. €) unterstützt.

- Im Saldo erfolgte daraus ein spürbarer Finanzmittelzufluss, sodass die DB AG per 31. Dezember 2021 über einen im Vergleich zum Vorjahresende deutlich höheren Finanzmittelfonds verfügte.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE ZUR FINANZLAGE

Die Entwicklung der DB AG 2021 entspricht weitestgehend der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2021.

Die Verschuldung des DB-Konzerns entwickelte sich infolge einer besseren operativen Ergebnisentwicklung sowie aufgrund von Stichtagseffekten besser als erwartet.

Vermögenslage

BILANZ

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020	Veränderung		2019
			absolut	%	
Bilanzsumme	49.790	48.861	+ 929	+ 1,9	46.997
AKTIVSEITE					
Anlagevermögen	40.642	39.744	+ 898	+ 2,3	36.929
Umlaufvermögen	9.146	9.116	+ 30	+ 0,3	10.066
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	2	1	+ 1	+ 100	2
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	6.279	6.071	+ 208	+ 3,4	12.160
Rückstellungen	6.202	5.307	+ 895	+ 16,9	5.188
Verbindlichkeiten	37.290	37.463	- 173	- 0,5	29.623
davon zinspflichtig	35.180	33.296	+ 1.884	+ 5,7	28.263
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	19	20	- 1	- 5,0	26

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in %	2021	2020	2019
AKTIVSEITE			
Anlagevermögen	81,6	81,3	78,6
Umlaufvermögen	18,4	18,7	21,4
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	0,0
PASSIVSEITE			
Eigenkapital	12,6	12,4	25,9
Rückstellungen	12,5	10,9	11,0
Verbindlichkeiten	74,9	76,7	63,0
davon zinspflichtig	70,7	68,1	60,1
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	0,1

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2021 gestiegen.

- Das Anlagevermögen lag leicht über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Anteile an verbundenen Unternehmen (+ 2.115 Mio. €) erhöhten sich bei der DB Netz AG (+ 1.125 Mio. €) und der DB Station&Service AG (+ 1.000

Mio. €) infolge der Weiterreichung der Mittel aus dem Klimaschutzprogramm 2030. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (- 1.224 Mio. €) gingen infolge eines insgesamt rückläufigen Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften (insbesondere bei der DB Station&Service AG, der DB Fernverkehr AG und der DB Regio AG) gegenläufig zurück.

- Das Umlaufvermögen lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahresendes. Ein Anstieg der liquiden Mittel (+ 819 Mio. €) sowie höhere Forderungen aus Finanzierung (+ 468 Mio. €), u.a. aus Ergebnisabführungsverträgen sowie kurzfristigen Darlehen, wurden durch geringere Forderungen aus dem konzerninternen Cashpooling (- 1.210 Mio. €) nahezu vollständig kompensiert.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite der Bilanz daraus keine wesentliche Veränderung. Das Anlagevermögen dominiert hier weiterhin.

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

- Das Eigenkapital entwickelte sich positiv. Dies resultierte aus Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzpaket 2030 (+ 2.125 Mio. €) sowie zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden (+ 550 Mio. €), die durch den Jahresfehlbetrag (- 2.467 Mio. €) überwiegend aufgezehrt wurden.
- Die Rückstellungen erhöhten sich deutlich. Dies resultierte aus einem Anstieg der sonstigen Rückstellungen (+ 537 Mio. €), insbesondere im Zusammenhang mit Sanierungsverpflichtungen für ökologische Altlasten sowie höheren Pensionsrückstellungen (+ 375 Mio. €).
- Die Verbindlichkeiten gingen leicht zurück:
 - Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (- 1.989 Mio. €) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, (- 201 Mio. €) gingen zurück.
 - Die Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (+ 2.004 Mio. €) wirkte größtenteils kompensierend. Hier wurden Effekte aus der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance (+ 3.059 Mio. €) sowie höhere Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Cashpooling (+ 880 Mio. €) durch niedrigere Verbindlichkeiten aus Finanzierung (- 1.970 Mio. €), u.a. aus Ergebnisabführungsverträgen sowie kurzfristigen Darlehen, teilweise kompensiert.

Strukturell ergab sich dadurch eine Verschiebung in Richtung der Rückstellungen. Auch die Eigenkapitalquote stieg.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern —→ 47

Chancen- und Risikokategorien —→ 49

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 seines Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Die Risikoberichterstattung umfasst den Mittelfristzeitraum (fünf Jahre). Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Aufgrund einer neuen Fassung des Prüfungsstandards IDW PS 340 (»Die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems«) ergeben sich zusätzliche Anforderungen an das Risikomanagement des DB-Konzerns. Gegenüber dem Status quo ist eine Bestandsgefährdung auf Basis einer definierten Risikotragfähigkeit zu bewerten, wofür auch die bisherige Risikoaggregation angepasst wurde. Alle sonstigen Anforderungen des IDW PS 340 waren mit dem bestehenden Risikomanagement bereits erfüllt.

Im Risikomanagementsystem (RMS) des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Ein Katalog mit Chancen- und Risikokategorien dient einer möglichst vollständigen Identifikation der relevanten finanziellen und nachhaltigkeitsbezogenen Chancen und Risiken. Dazu gehören auch Risiken, die für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Wirtschaft entstehen (Transitionsrisiken), wie auch physische Risiken gem. Definition der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse

umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden im RMS ausgewiesen in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 50 Mio.€). Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die aktuelle Mittelfristplanung des DB-Konzerns, die einen Zeitraum von fünf Jahren umfasst. Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns. Nicht im RMS erfasst werden Risiken, die in seine Mittelfristplanung einbezogen wurden. Dies betrifft Chancen und Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit (EW) $>70\%$ (sehr wahrscheinlich).

Sein strategisches Chancen- und Risikomanagement leitet der DB-Konzern im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Der DB-Konzern beschäftigt sich dazu 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. 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 Wirtschaft 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 KONZERN-RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Das konzernweit eingerichtete interne Kontrollsystem (IKS), das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt, ist integraler Bestandteil des RMS. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigt die Ausgestaltung des 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 das IKS – insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess – ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z.B. 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 im DB-Konzern eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus u.a. eine DB-konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

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

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element der Kontrollmechanismen des DB-Konzerns darstellen, zielen u.a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit seines IKS ab. Ergänzend zu seinen Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit 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 u.a. die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird durch das verantwortliche Management die Einhaltung

der konzernweit gültigen IKS-Vorgaben bestätigt, die erforderlichenfalls durch gesellschaftsspezifische dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt sind.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION

Die wesentlichen Risiken für den DB-Konzern resultieren v.a. aus dem weiteren Verlauf der Corona-Pandemie sowie der Geschwindigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage im Personenverkehr. Eine Erholung der Nachfrage ist von fundamentaler Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation. Risiken aus der Ukraine-Krise sind hierin noch nicht abgebildet.

Die Einschätzung der Risikosituation erfolgt auf Basis seines RMS. 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. 2021 erfolgten eine methodische Erweiterung um die Festlegung einer Risikotragfähigkeit und eine Aussage zur Bestandsgefährdung auf Basis einer simulationsbasierten Risikoaggregation.

Per 31. Dezember 2021 lagen die Risikoschwerpunkte (wahrscheinliche Risiken) des DB-Konzerns neben der Corona-Pandemie in den Bereichen Produktion und Technik, Regulierung sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen v.a. in weiteren öffentlichen Unterstützungsleistungen für den Personenverkehr infolge der Corona-Pandemie sowie im Bereich Konjunktur, Markt und Wettbewerb, insbesondere bei DB Schenker.

Aufgrund von Sicherungsmaßnahmen wirken sich Energiepreissteigerungen nur in geringerem Umfang auf seine Erwartungen für das Geschäftsjahr 2022 aus. In den Folgejahren kann es jedoch zu größeren Auswirkungen auf die Ergebnisentwicklung kommen.

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 Kreditrating-Agenturen eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Kreditrating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von ESG-Rating-Agenturen extern eingeschätzt und bewertet.

Organisatorisch hat der DB-Konzern Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Sein kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risiko-

begrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis seiner Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und seiner Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

Chancen- und Risikokategorien

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

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

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die seiner Strategie zugrunde liegenden Trends in seinen Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen, u.a. auch infolge von geopolitischen Konflikten oder Epidemien, können sich stark negativ auf sein Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) v.a. 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 primär in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit dem 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 Qua-

lität und Kundenzufriedenheit zu steigern und seine Effizienz zu verbessern, hat der DB-Konzern bei DB Regio und DB Arriva entsprechende Programme aufgesetzt.

- Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig höherer Flexibilität agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, bspw. 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. Chancen bestehen aus einer dynamischen Entwicklung der Frachtraten.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Für den Systemverbund Bahn 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 u.a. aus folgenden Entwicklungen ergeben:
- Neue Wettbewerber: Auf den Märkten des DB-Konzerns können zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie z.B. Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv werden.
 - Neue Plattformen / datengetriebene Geschäftsmodelle: Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. V.a. 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 Kostendruck vonseiten der öffentlichen Hand steigt. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen könnten 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 an Bedeutung.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, hat der DB-Konzern u.a. 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 seinen Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung der Absatzmärkte seiner Kunden:

- Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung seiner Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen seiner Kunden kommen. Steigende Kosten bzw. 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. Zudem können Störungen in der Produktion bis hin zu temporären Unterbrechungen (z.B. infolge von Lieferkettenstörungen) bei Kunden zu einem zumindest temporär geringeren Bedarf an Transportleistungen führen.

- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Hier wirkt sich z.B. 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 z.B. durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Die Verfügbarkeit, die Kapazität 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 zu digitalisieren und zu automatisieren.

Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat spürbar zugenommen und kann starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure haben, die teilweise nicht kompensiert werden können.

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

Eine ausreichende Verfügbarkeit seiner 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 z.B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

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

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

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

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

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

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, werden zahlreiche Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung und abgeschottete Serverbereiche, zeitnahe Einspielen von Softwareaktualisierungen) eingesetzt. 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 Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit für seine Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie z.B. Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnet der DB-Konzern u.a. durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

PERSONAL

Für die Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist der DB-Konzern auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen. Der DB-Konzern hat einen hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das altersbedingte Ausscheiden zahlreicher Mitarbeitender sowie durch das tariflich vereinbarte Wahlmodell zur Arbeitszeit.

Durch den demografischen Wandel und den damit einhergehenden Fachkräftemangel wird es jedoch immer schwieriger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie eine niedrige Personaldeckung zur Absicherung des laufenden Geschäfts sowie langfristig auch 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, Automatisierungspotenziale zu erschließen, um den Risiken des Fachkräftemangels entgegenzuwirken.

Verstärkte generationenübergreifende und interkulturelle Zusammenarbeit sowie Rahmenbedingungen zur Angleichung der Teilhabe von Männern und Frauen innerhalb des DB-Konzerns vermindern die Risiken, die sich aus der Veränderung der Mitarbeitendenstruktur ergeben, und erhöhen die Arbeitgeberattraktivität. Hier setzt das Diversity-Management mit der Konzerninitiative »Einziganders« und dem strategischen Programm zu »Frauen in Führungspositionen« an.

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Krisen mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es das Ziel des DB-Konzerns, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt, wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen. Aus dem verstärkten Preisauftrieb ist mit zusätzlichem Druck auf die Tarifentwicklung zu rechnen.

Mit der Einigung zwischen dem DB-Konzern und der EVG und der GDL ist es gelungen, Tarifverträge abzuschließen, die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Zukunftsfähigkeit des Systemverbunds Bahn absichern.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist die digitale Transformation des DB-Konzerns erfolgskritisch. Die Digitalisierung des DB-Konzerns muss so vorangetrieben werden, dass die Beschäftigungsfähigkeit seiner Mitarbeitenden erhalten bleibt. Herausforderung ist, rechtzeitig die sich abzeichnenden Veränderungen der Berufe und Tätigkeitsprofile zu identifizieren und entsprechend die daraus hervorgehenden Implikationen für Qualifizierung und Nachführung anzugehen. Hierfür erarbeitet der DB-Konzern u.a. in einem H-ZukunftsLab Zukunftsperspektiven der Bahn-Berufe und aktualisiert die Inhalte seiner Qualifizierungsangebote und -programme.

Im Zuge der digitalen Transformation werden geschäftskritisches Wissen und Kompetenzen vielfältiger, vielerorts auch spezifischer und schnelllebig. Das führt zu neuen Anforderungen an die Qualifizierungs- und Wissensarchitektur des DB-Konzerns. Herausforderung ist, neue Mitarbeitende schnelle einsatzfähig zu machen, Zugriff auf relevantes Wissen zu erleichtern und so Mitarbeitende aus allen Arbeitsbereichen und aus den verschiedenen Generationen gleichermaßen für eine sich verändernde Arbeitswelt zu befähigen. Entsprechend vorausschauend erarbeitet der DB-Konzern eine moderne Wissensarchitektur im Sinne eines Lern-Ökosystems im Rahmen des Projekts »Lernen@DB.«

Eine weitere Herausforderung ist es, digitale Zusammenarbeit, Innovationskraft und Resilienz im Sinne einer modernen Unternehmenskultur zu fördern. Große Risiken könnten entstehen, wenn der DB-Konzern als Unternehmen nicht flexibel auf die sich verändernden Anforderungen eines volatilen Marktumfelds reagieren könnte und auch nicht den Ansprüchen seiner Mitarbeitenden an eine moderne Arbeitswelt entsprechen würde. Dem begegnet er, indem er moderne Arbeitswelten im Rahmen zahlreicher Programme, Initiativen und Communitys im DB-Konzern vorantreibt, z.B. »Menschen. Machen. Zukunft.«, Digitaler Wandel, Projekt Mobiles Arbeiten von morgen, H-ZukunftsLab »Neue Formen der Zusammenarbeit«, internes Netzwerk der »Agilen Inseln«, Office-365-Lernbegleiter-Community.

Die Digitalisierung der Arbeitswelt, neue Formen der Zusammenarbeit, aber auch zunehmende gesellschaftliche Diskussions- und Konfliktpotenziale führen dazu, dass das Bündel an Anforderungen an Führungskräfte größer wird.

Um seine Führungskräfte auch zukünftig mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, entwickelt der DB-Konzern das in der DB Akademie verortete Aus- und Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte im Sinne eines neuen Leadership-Programms weiter.

REGULIERUNG

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

Gegenstand der Regulierung sind u.a. die einzelnen Komponenten der von seinen Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in seinen Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (z.B. durch einen Eingriff in die Preissysteme), können Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. 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, u.a. zur Erreichung staatlicher Klimaschutzziele wie z.B. des Klimaschutzprogramms.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken. Zusätzlich besteht das Risiko einer anhaltenden Preisdynamik insbesondere im Bau- und Logistikbereich.

Durch den Ukraine-Krieg und insbesondere die infolgedessen verhängten Sanktionen gegen Russland und mögliche Reaktionen Russlands darauf kommt es bereits zu erheblichen Preissteigerungen v.a. bei Gas und Öl, aber auch bei Rohstoffen. Diese Entwicklungen können durch weitere Verknappungen der Liefermengen bis hin zu Lieferstopps oder Importstopps noch weiter signifikant verschärft werden. Daraus können erhebliche Risiken in Bezug auf Energiekosten und Baupreise resultieren.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern u.a. durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente und den Abschluss langfristiger Beschaf-

fungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und mindern Chancen aus fallenden Energiepreisen.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an 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.

KAPITALMARKT UND STEUERN

Aus dem internationalen Geschäft des DB-Konzerns resultiert ein Währungsrisiko. Dieses ist allerdings weitgehend auf das sog. Translationsrisiko begrenzt, da i.d.R. eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichert der DB-Konzern u.a. 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 i.d.R. auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen.

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 zu minimieren, verfolgt der DB-Konzern eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und hat ein Tax-Compliance-Management-System eingeführt.

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.

Darüber hinaus können sich Risiken, insbesondere aus Gewährleistungs- und sonstigen Haftungsregelungen, auch aus anderen vertraglichen Beziehungen ergeben. Dies betrifft bspw. die Veräußerung von Unternehmen, Immobilien oder anderen wesentlichen Vermögenswerten.

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 aller 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 u.a. um Kartelle bei Lkw, Pkw (sog. Pkw-Kartell und Abgasskandal), Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrstufen, 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 seine Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.

Hier gilt das Bemühen des DB-Konzerns der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit u.a. in den Personenbahnhöfen, z.B. durch Ausbau der Videoüberwachung, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

KLIMABEDINGTE CHANCEN UND RISIKEN

Klimabedingte transitorische Chancen und Risiken, die sich aus dem Übergang zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben, und Risiken, die sich aus dem Klimawandel ergeben, werden in seinem RMS erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen.

Durch den Einsatz von Szenarioanalysen wie z.B. im Rahmen der PIK-Studie und der strategischen Weiterentwicklung eines Klimaresilienzmanagements ist der DB-Konzern auf dem Weg zu einem vorausschauenden Management von akuten sowie chronischen physischen klimawandelbedingten Risiken. 2021 hat der DB-Konzern eine weitere externe Studie beauftragt, die physische und transitorische Risiken gem. den TCFD-Empfehlungen in einer ersten Impact-Analyse auf seine Aktivitäten für zwei Extremszenarien identifiziert hat. Das Ergebnis zeigt u.a., dass transitorische Risiken aus den Kategorien Politik, Markt und Technologie gem. der TCFD-Kategorisierung als relevant für den DB-Konzern einzustufen sind.

Im Folgenden zeigt der DB-Konzern Beispiele für klimabedingte Chancen und Risiken des DB-Konzerns gem. der TCFD-Einteilung in transitorisch und physisch.

Transitorische Chancen und Risiken

Mit der Grünen Transformation des DB-Konzerns, ihrer Verankerung in der Strategie Starke Schiene und durch die Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene leistet der DB-Konzern einen zentralen Beitrag zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele. Den Personen- und Güterverkehr durch Maßnahmen wie z.B. den Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Antriebskonzepte klimaneutral durchzuführen, kann einen Reputationsgewinn bei den Kund:innen des DB-Konzerns bedeuten. Mit seinen Maßnahmen für den Klimaschutz zielt der DB-Konzern darauf ab, die von ihm verursachten Treibhausgase zu reduzieren, bis 2040 klimaneutral zu werden und das Klimaschutzziel des Bundes im Verkehrssektor abzusichern. Zur Erreichung der staatlichen Klimaschutzziele erlässt der Bund notwendige Regulierungen, die für den DB-Konzern v.a. im Schie-

nenverkehr Chancen bergen, wie z.B. die dauerhafte Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets. Allerdings können einzelne Umweltregulierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen auf seine Aktivitäten entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO₂-Preis stellt für uns bspw. Chance und Risiko zugleich dar:

- eine Chance im Verkehrsträgervergleich, da er fossil betriebene Verkehrsmittel teurer und damit Bahnfahren attraktiver macht,
- ein Risiko im Einkauf, da der DB-Konzern einer der größten Energieverbraucher Deutschlands ist und noch dieselbetriebene Lokomotiven im Betrieb hat.

Um den Risiken entgegenzuwirken und den Ausstieg aus fossilen Energieträgern voranzutreiben, wurden u.a. mit dem Starterpaket Dieselausstieg die verschiedenen Ansätze zum Ausstieg aus dem Diesel gebündelt. Zur Vergrünung seiner Flotte setzt der DB-Konzern auf Technologieentwicklungen und investiert in alternative Antriebe und Kraftstoffe. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten aber auch ein Risiko für uns darstellen.

Physische Risiken

Extremwetterereignisse, die sich aus dem Klimawandel ergeben, stellen ein akutes physisches Risiko für den DB-Konzern dar, das dieser seit 2021 noch detaillierter in seinem Risikokatalog erfasst und dem er mit Resilienzmaßnahmen begegnet. Auch im Rahmen seines konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befasst der DB-Konzern sich mit physischen Risiken. Die Folgen des Klimawandels, wie z.B. Stürme, Hochwasser und Hitze, treffen sein Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden an seiner Schieneninfrastruktur können zu Umsatzeinbußen und Pönalen führen. Zudem machen sie zusätzliche Ausgaben und Investitionen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen erforderlich. Neben der Infrastruktur können auch Schienen- und Straßenfahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen werden. In den vergangenen Jahren haben akute physische Risiken mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Diese werden vom DB-Konzern deshalb konsequent überwacht und durch das Konzernrisikomanagement erfasst. Die Bedeutung von präventiven Vegetationsarbeiten und gleisnahen Sicherungsarbeiten für eine reibungslose Betriebsdurchführung hat in dem Zusammenhang stark zugenommen. Mögliche finanzielle Auswirkungen von Extremwetterereignissen werden im RMS bzw. in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Um akute physische Risiken zu reduzieren, hat der DB-Konzern seine Ausgaben für Vegetationskontrollmaßnahmen seit 2017 deutlich

erhöht und seit 2019 ein Sonderprogramm zur Vegetationskontrolle in der Umsetzung. Er setzt sich ebenfalls mit chronischen physischen Risiken wie z.B. steigenden Temperaturen auseinander, die erhöhte Anforderungen an seine betrieblichen Abläufe, Fahrzeuge, Gebäude und seine Infrastruktur stellen.

UMSETZUNG VON PROJEKTEN

Mit den Maßnahmen des DB-Konzerns sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (u.a. 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 z.B. 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 z.B. 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 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Schienenverkehrs, 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.

BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTER- NEHMEN

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

NACHTRAGSBERICHT

Drei Anleiheemissionen —→ 56

EU-Kommission leitet Prüfung von Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein —→ 56

Weiterer Ausbau der ICE-Flotte —→ 56

Urteil zu Zivilverfahren Infrastrukturnutzungsentgelte —→ 56

S-Bahn-Unfall bei München —→ 56

Ukraine-Krieg —→ 56

Veränderung im Vorstand der DB AG —→ 56

Drei Anleiheemissionen

Über die DB Finance hat der DB-Konzern zum Jahresbeginn 2022 drei Senioranleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,1 Mrd. € emittiert:

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2434704123	DB Finance	AUD	300	191	3,350	Jan. 2042	20,0
XS2445114734 ¹⁾	DB Finance	EUR	200	200	0,791	Feb. 2027	5,0
XS2451376219	DB Finance	EUR	750	750	1,375	Mrz. 2034	12,0

¹⁾ Privatplatzierung.

EU-Kommission leitet Prüfung von Unterstützungsmaßnahmen für DB Cargo ein

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 31. Januar 2022 ein formelles Prüfverfahren gegen den Bund betreffend Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG eingeleitet. Das Verfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen der DB AG. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die EU-Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen. Der Bund und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe mit der Begründung zurückgewiesen, die Maßnahmen enthielten schon tatbestandlich keine Beihilfen.

Weiterer Ausbau der ICE-Flotte

Mit dem ICE 3neo wächst die ICE-Flotte von DB Fernverkehr bis Ende des Jahrzehnts auf insgesamt rund 450 Züge. Ab 2022 werden sukzessive die ersten der 30 neuen Hochgeschwindigkeitszüge (ICE 3neo) ausgeliefert, sodass Ende 2022 die ersten ICE 3neo in Betrieb gehen können. Bis 2029 werden insgesamt 73 ICE 3neo ausgeliefert.

Urteil zu Zivilverfahren Infrastrukturnutzungsentgelte

Mit Urteilen des BGH vom 8. Februar 2022 wurde in zwei Revisions-Gerichtsverfahren abschließend gegen die DB Netz AG entschieden. Auf Basis der ergangenen BGH-Urteile sind Auswirkungen auf noch anhängige Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten zu erwarten.

S-Bahn-Unfall bei München

Am 14. Februar 2022 kam es im Bereich des Bahnhofs Ebenhausen-Schäftlarn auf einem eingleisigen Streckenabschnitt zu einem frontalen Zusammenprall von zwei S-Bahn-Zügen. Ein Reisender starb bei dem Unglück, 18 Menschen wurden zum Teil schwer verletzt, darunter auch die beiden Lokomotivführer. Die zuständigen Behörden haben Ermittlungen eingeleitet. Über die Ursachen des Unfalls kann zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch keine Aussage getroffen werden. Die Strecke ist mit einem elektronischen Sicherungssystem (punktförmige Zugbeeinflussung; PZB) ausgestattet.

Ukraine-Krieg

Am 24. Februar 2022 haben die Streitkräfte der Russischen Föderation die Invasion der Ukraine begonnen. Die konkreten Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den DB-Konzern sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht umfassend absehbar und quantifizierbar. Der DB-Konzern war bisher nur mit seiner Logistiktochter DB Schenker in der Ukraine mit rund 90 Mitarbeitenden aktiv. Er hat den Betrieb in den Logistikniederlassungen in der Ukraine eingestellt. Weitere Auswirkungen werden sich u.a. infolge von Sanktionen gegen Russland ergeben. Darüber hinaus wird der Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise Auswirkungen auf den DB-Konzern haben.

Veränderung im Vorstand der DB AG

Das Vorstandsmitglied Ronald Pofalla, verantwortlich für das Ressort Infrastruktur, verlässt die DB AG und beabsichtigt, seinen Vorstandsvertrag vorzeitig zum 30. April 2022 zu beenden.

PROGNOSEBERICHT

Konjunkturelle Aussichten → 57

Verkehrsmärkte → 57

Beschaffungsmärkte → 59

Finanzmärkte → 60

Entwicklung der DB AG → 60

Die konkreten Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den DB-Konzern sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar und nicht in unseren Prognosen enthalten. Es ist davon auszugehen, dass der Krieg in der Ukraine die Im- und Exporte in die Ukraine verringern wird. In der Folge von Sanktionen gegen Russland und seinen Reaktionen darauf ist es wahrscheinlich, dass auch die Verkehre zwischen Russland und der EU beeinträchtigt werden sowie die zuletzt stark gestiegenen China-Verkehre. Es ist auch davon auszugehen, dass sich der Konflikt kurz- und mittelfristig weiter auf die Preise für Gas, Öl und andere Rohstoffe auswirken wird, wodurch die gesamte Wirtschaft und die privaten Haushalte belastet werden. Wie stark die Auswirkungen sein werden, ist allerdings derzeit nicht belastbar abzuschätzen.

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2021	2022
Welthandel	+11,7	+5,0
BIP Welt	+5,8	+4,0
BIP Euro-Raum	+5,2	+3,5
BIP Deutschland	+2,8	+3,5

Stand Februar 2022 (vor Ausbruch des Ukraine-Kriegs).
Prognosen für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2022 wurde bisher eine deutliche Erholung der Weltwirtschaft erwartet, sodass auch Länder und Regionen, die bisher noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau ihrer Wirtschaftsleistung erreicht haben, den coronabedingten Einbruch überwinden können.

Eine Langzeitfolge der Corona-Pandemie ist, dass sich viele Staaten zur Stützung ihrer Wirtschaft und durch ausbleibende Steuereinnahmen stark verschuldet haben. Dies könnte ihre Handlungsspielräume bei künftigen Krisen verringern. Auch haben die ergriffenen geldpolitischen Maßnahmen zur Stützung der Wirtschaft ihre Kehrseite: So hat sich bspw. die Inflation in der Eurozone durch die anhaltend expansive Geldpolitik der EZB massiv erhöht. Ein weiterer Inflationsschub ist infolge des Ukraine-Kriegs zu erwarten.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2021	2022
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+4,4	+8,0

Stand Februar 2022. Prognose für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau kam es 2020 und 2021 zu einem coronabedingten Leistungseinbruch. 2022 dürfte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt jedoch spürbar erholen. Dennoch wird die Verkehrsleistung in allen Sektoren mit Ausnahme des motorisierten Individualverkehrs auf Jahresbasis noch hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark vom Infektionsgeschehen, von regulatorischen Maßnahmen und von dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden in merklichen, aber voraussichtlich überschaubaren Teilen durch Heimarbeit und digitale Kommunikation ersetzt. Individuelle Fortbewegungsformen mit geringem Infektionsrisiko – v.a. per Pkw, Fahrrad oder zu Fuß – sollten bei anhaltender Corona-Pandemie gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln profitieren.

- Unter diesen Umständen dürfte allen voran der motorisierte Individualverkehr das Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus erreichen. Steigende Kraftstoffpreise u.a. durch die 2021 in Kraft getretene CO₂-Bepreisung bleiben zunächst von untergeordneter Bedeutung. Weitere merkliche Steigerungen 2022 infolge des Ukraine-Kriegs werden die Zunahme aber dämpfen und Verlagerungen auf die Schiene begünstigen.
- Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts infektionsschutzbedingt verhaltener Nachfrage, klimapolitischer Maßnahmen und stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. 2022 wird er absehbar nur einen Teil der coronabedingten Verluste aufholen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr 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 Schienenpersonenverkehre vergleichsweise schwächer entwickeln.

- Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einer spürbaren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem verbesserten Angebot profitieren. Wesentliche Prämissen für diese Entwicklung sind ein rückläufiges Infektionsgeschehen, gelockerte bzw. aufgehobene Kontaktbeschränkungen und ein wieder erstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel sowie der Wunsch nach einer Verkehrsverlagerung.

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 %	2021	2022
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	+4,5	+3,0
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	+7,2	+3,0
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+7,6	+5,0
Globale Luftfracht (Basis t)	+18,4	+4,0
Globale Seefracht (Basis TEU)	+5,0	+3,0
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+8,4	+5,5

Stand Februar 2022. Prognosen für 2022 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Für den Güterverkehrsmarkt wird 2022 ein gegenüber 2021 moderaterer, aber dennoch kräftiger Leistungsanstieg erwartet. Es wird grundsätzlich unterstellt, dass sich die 2021 aufgetretenen Lieferkettenengpässe im Jahresverlauf abschwächen. Allerdings sind aus dem Ukraine-Krieg Verschärfungen zu erwarten. Die sich in einigen Branchen verzögernde Erholung wird auch entsprechende Effekte auf die Transportnachfrage haben und sich bis 2023 hinein auswirken. Der Markt wird weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis wird die Transportqualität vor dem Hintergrund knapper werdender Ressourcen zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Der Schienengüterverkehr wird nach den Rückgängen von 2018 bis 2020 und dem starken Leistungsanstieg 2021 auf einen Wachstumspfad zurückkehren. Der Kombinierte Verkehr wird bei einer erwarteten Abschwächung der Impulse aus der Montanindustrie wieder eine tragende Bedeutung haben. Hierzu tragen auch die steigende Bedeutung nachhaltiger Verkehre und der breiter werdende Kundenwunsch nach einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene bei.

Nach der dynamischen Entwicklung 2021 wird sich das Wachstum im Straßengüterverkehr 2022 zwar abschwächen, insgesamt aber kräftig bleiben. Stimulierend werden sich dabei u.a. die robuste Konsumstimmung, ein weiter dynamischer Außenhandel und positive Effekte aus der Baubranche auswirken. Dämpfend wirkt der Ukraine-Krieg.

Die Binnenschifffahrt konnte 2021 die Vorjahresverluste noch nicht wieder ausgleichen, sodass sich die Erholung 2022 fortsetzen sollte. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Mineralöltransporte. Durch sich jedoch abschwächende Impulse aus der Montanindustrie und die mit Blick auf die Güterstruktur geringe Bedeutung der Containerverkehre dürfte die Gesamtentwicklung erneut unterdurchschnittlich ausfallen. Die Witterungsabhängigkeit bleibt ein Risiko.

Ausgehend von einer weiteren konjunkturellen Stabilisierung wird für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt 2022 die Rückkehr auf einen moderaten Wachstumspfad erwartet. Insbesondere der Kombinierte Verkehr wird von der weiteren dynamischen Entwicklung des europäischen Außen- und Binnenhandels profitieren und eine wachstumstreibende Rolle einnehmen.

- Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird 2022 wieder ein Umsatz auf Vor-Corona-Niveau erwartet. Treiber dieser Entwicklung ist eine konjunkturelle Erholung in Europa. Es wird erwartet, dass das internationale Landverkehrsgeschäft das Vor-Corona-Umsatzniveau übertrifft, wohingegen die inländischen Verkehre noch knapp hinter dem Vor-Corona-Niveau zurückbleiben dürften. Dämpfend können hier insbesondere im ersten Halbjahr 2022 die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs wirken.
- Für den amerikanischen Landverkehr wird davon ausgegangen, dass die derzeitigen Bedingungen auch 2022 anhalten werden. Alle Indikatoren deuten auf eine anhaltende Kapazitätsknappheit im Lkw-Verkehr hin, wobei die Spediteure ihre Raten anheben und bei der Auftragsvergabe viel selektiver vorgehen werden. Der Spotmarkt wird höchstwahrscheinlich zumindest im ersten Halbjahr 2022 stärker wachsen als der Vertragsmarkt, da die Spediteure die hohen Raten ausnutzen werden, bevor sie sich längerfristig binden.
- Der innerasiatische Landverkehr wird von der Erholung der Wirtschaft nach Überwindung der Corona-Pandemie profitieren.
- Die weitere langsame Wiederaufnahme von (Flug-)Reisetätigkeiten dürfte in 2022 noch nicht ausreichen, um über steigende Frachtkapazitäten die derzeit extrem hohen Luftfrachtraten spürbar zu senken. Zu groß bleiben die Unsicherheiten und die Reiseeinschränkungen durch die Corona-Pandemie. Auch die anhaltenden Kapazitätsengpässe in der Seefracht werden weiterhin zu einer angespannten Auftragslage im Luftverkehr führen. Entwicklungen

aus politischen Entscheidungen heraus können das Marktgeschehen zusätzlich beeinflussen, z.B. weitere Sanktionen gegen Russland.

- Die Aussichten für den globalen Seefrachtmarkt sind zum einen stark abhängig davon, wie die weiter bestehenden und infolge kurzfristiger coronabedingter Beschränkungen neu hinzukommenden Staus der Containerschiffe in den Häfen abgebaut werden können. Solange die Nachfrage nach Transportraum die Kapazitäten übersteigt, wird eine kurzfristige Erholung der Raten nicht erwartet.
- Der Kontraktlogistikmarkt erwartet für 2022 ein verhaltenes Wachstum. Der asiatisch-pazifische und der amerikanische Markt werden weiterhin im einstelligen Bereich wachsen, für den europäischen Markt wird eine Erholung zurück auf das Vor-Corona-Niveau erwartet.
- In den Bereichen E-Commerce, Gesundheitswesen und Elektronik erwarten wir eine solide Geschäftsentwicklung, während der Automobilmarkt weiter unter den negativen Auswirkungen der Versorgungsengpässe bei Chips zu leiden haben wird. Risiken resultieren weiterhin aus der unvorhersehbaren Entwicklung der Corona-Pandemie und ihren Auswirkungen auf die globale Makroökonomie sowie aus den zunehmenden Herausforderungen in den Bereichen der hohen Inflation, des Immobilienmarktes und des Arbeitsmarktes.

INFRASTRUKTUR

Für die Trassennachfrage wird 2022 eine positive Entwicklung prognostiziert. Neben einer weiteren Entspannung nach der Corona-Pandemie führen die Angebotsausweitungen im Zuge der Fernverkehrsoffensive zu einem steigenden Absatzniveau. Die Nachfragesteigerung im Nahverkehr ist v.a. auf die geringere Basis aufgrund von Sonderereignissen 2021 (Hochwasser, Streiks) zurückzuführen. Im Schienengüterverkehr wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds ein Mengenwachstum erwartet.

Die Zahl der Stationshalte wird sich 2022 weiter 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 sollten sich 2022 infolge einer moderaten Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie nur langsam stabilisieren und leicht über dem Niveau von 2021 liegen.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwarten wir trotz der Unsicherheiten aus dem Ukraine-Krieg für das erste Halbjahr 2022 insgesamt nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Es besteht aber in vielen Märkten weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir weiterhin eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Bau- und Logistikbereich. Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht dürfte jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen.

Für 2022 ist weiterhin mit einer Schieflage aus einer sehr starren Nachfrage und einem verknappten Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Chips und Rohstoffen (wie Eisenerz) zu rechnen. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen. In Deutschland bleibt die Kohleverstromung aufgrund der weiterhin hohen Gaspreise attraktiv. Die Lage am Gasmarkt wird extrem angespannt bleiben. Aufgrund der aktuellen Entwicklung im Russland-Ukraine-Konflikt dürfte es zu einem weiteren deutlichen Anstieg der Preise für Strom, Kohle und Rohöl kommen. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar.

Bei den Preisen für Emissionsberechtigungen (CO₂-Zertifikate) sollte in den nächsten Monaten wenig Spielraum für sinkende Notierungen vorhanden sein. Der politische Wille der Bundesregierung und auch der europäischen Kommission zu einem raschen klimaneutralen Umbau der Energieversorgung wird sich hier bemerkbar machen.

Insgesamt spricht die Marktsituation auch in den ersten Monaten 2022 für hohe Strompreise. Die Spotpreise werden hier noch deutlich mehr als in den Vorjahren von Temperaturverlauf und Windaufkommen beeinflusst werden.

Bei den Rohölpreisen ist zunächst ebenfalls mit keiner Entspannung zu rechnen. Hinzu kommt, dass mit einem Abflachen der Corona-Pandemie die Nachfrage nach Ölprodukten deutlich ansteigen wird und der Ukraine-Krieg zu Angebotsstörungen führt.

Finanzmärkte

Bei weiter steigenden Inflationsraten dürften die Zinsen weiter steigen. Die Bewegung wird im Euro-Raum durch Gegenmaßnahmen der Europäischen Zentralbank zur Unterstützung der Konjunktur gebremst.

Entwicklung der DBAG

Für 2022 bestehen weiterhin insbesondere Risiken aus den noch nachwirkenden Folgen der Corona-Pandemie auf die Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit steigenden Infektionszahlen v.a. im Herbst/Winter 2022 Einschränkungen weiter gelten bzw. neue Maßnahmen ergriffen werden, die sich negativ auf die Nachfrage nach Mobilitäts- und Transportleistungen auswirken. Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet, um sich gegen die aktuellen Risiken zu schützen und mögliche Chancen nutzen zu können.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGSLAGE

Die Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2022 basieren auf den Erwartungen des DB-Konzerns zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung der DBAG wird voraussichtlich auch 2022 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Die Ergebnisentwicklung wesentlicher Tochtergesellschaften wird auch 2022 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 zu 2021. Die Folgen des Ukraine-Kriegs sind nicht quantifiziert und in diesen Prognosen nicht berücksichtigt. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen höherer Unsicherheit als in früheren Jahren. Für 2022 wird daher insgesamt mit einer Entwicklung des Beteiligungsergebnisses über Vorjahresniveau gerechnet. Insgesamt erwarten wir ein Jahresergebnis, das über dem Niveau von 2021 liegen sollte, aber erneut negativ sein dürfte.

VORAUSSICHTLICHE FINANZLAGE

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2022 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. 2022 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne Commercial Paper und kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zu 2021 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 einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2022 hat der DB-Konzern über die DB Finance bereits drei Senioranleihen emittiert. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2022 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch 2022 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem ist eine weitere Eigenkapitalmaßnahme des Bundes im Rahmen des Klimapakets vorgesehen. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch 2022 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Es ist unverändert geplant, DB Arriva mittelfristig zu desinvestieren. Der DB-Konzern geht davon aus, dass dies nach 2022 erfolgt.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns dürften per 31. Dezember 2022 unter Berücksichtigung der noch höheren Netto-Investitionen und der noch anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie wieder ansteigen. Positiv wird sich dabei gegenläufig auswirken, dass die DB AG auch 2022 keine Dividendenzahlung an den Bund leisten wird.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern auch 2022 selektiv und fokussiert fortführen.

GOVERNANCE

Corporate Governance Bericht 63

Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung 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.

Der DB-Konzern ist davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist sein 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.

Für Konzerne unter einheitlicher Leitung sollen die Organe der Muttergesellschaft die Entsprechenserklärung für die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, zusammen abgeben. Die DB AG entspricht nachfolgend dieser Empfehlung. Die gemeinsame Entsprechenserklärung ist essenzieller Teil des Corporate Governance Berichts, der daher ebenfalls gesamthaft auf Ebene der Konzernmutter erstattet wird.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

I.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 24. März 2021 den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit den nachstehenden Ausnahmen entsprochen wurde.

1. ZIFF. 3.1 S. 1

Eine Musterklausel zur Anwendung des PCGK in der jeweils geltenden Fassung wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsverträge bzw. Satzungen befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

2. ZIFF. 3.2 S. 1 BIS 4

Für einige der Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHs) innerhalb des DB-Konzerns fanden Gesellschafterversammlungen ggf. nicht wie vom PCGK empfohlen einmal jährlich in Präsenz statt, sondern wurden in Übereinstimmung mit §48 GmbHG im Wege der schriftlichen Beschlussfassung durchgeführt.

Diese Gesellschaften befinden sich in unmittelbarem bzw. mittelbarem alleinigem Anteilsbesitz der DB AG und sind über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag in den DB-Konzern eingebunden. Im Konzernverbund wären in den genannten Gesellschaften Präsenz-Bilanzsitzungen mit nur einer als Gesellschaftervertreter anwesenden Person ohne inhaltlichen Mehrwert, würden aber einen deutlich unverhältnismäßigen administrativen und kostenmäßigen, z.B. durch Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers veranlassten, Mehraufwand verursachen.

3. ZIFF. 4.1.2 ABS. 1

Eine Musterklausel zur Verankerung von Zustimmungsvorhalten wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsverträge bzw. Satzungen befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

4. ZIFF. 4.1.3 ABS. 2 S. 1 UND ZIFF. 4.1.3 ABS. 4

Eine vom PCGK für die erfassten Gesellschaften empfohlene kontinuierliche quartalsweise Berichterstattung in analoger Anwendung des § 90 AktG wird für 13 GmbHs nicht umgesetzt.

In diesen Gesellschaften wird dies als nicht zielführend erachtet, da die Ausweitung auf einen quartalsweisen Turnus angesichts von Art und Umfang der Geschäftstätigkeit zu keinem Mehrwert bzw. sinnvoller Berichtstiefe für das Kontrollorgan führen würde. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und

umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt.

5. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 2

Eine Musterklausel zur Festlegung von Informations- und Berichtspflichten der Geschäftsführung wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

6. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 4 UND 5

In den jeweiligen Geschäftsordnungen der vom Anwendungsbereich des PCGK erfassten Gesellschaften ist grundsätzlich geregelt, dass für die Einberufung des Aufsichtsrats unter Mitteilung der Tagesordnungspunkte eine 14-tägige Frist zu wahren ist. Ergänzungen sollten spätestens eine Woche (Nachversand) vor der Sitzung mitgeteilt werden. In begründeten Ausnahmefällen können kurzfristige Ergänzungen der Tagesordnung oder die Nachreichung von Unterlagen erforderlich sein, damit der Aufsichtsrat auch in Eilfällen kurzfristig informiert werden oder auch entsprechende Entscheidungen treffen kann. Im Berichtszeitraum wurden bei einigen vom PCGK erfassten Gesellschaften in Einzelfällen Unterlagen mit kürzerer als 14-tägiger Frist vorgelegt. Die Gesellschaften sind um möglichst vollumfängliche Einhaltung der genannten Fristen auch weiterhin bemüht.

7. ZIFF. 4.3.2 S. 2

Dem vom PCGK empfohlenen Selbstbehalt für Mitglieder von GmbH-Geschäftsführungen in der D&O-Versicherung in den vom PCGK erfassten Gesellschaften entspricht der DB-Konzern nicht. Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen. Ein Selbstbehalt für GmbH-Geschäftsführer:innen ist gesetzlich nicht vorgegeben und industrieunüblich. Für eine etwaige Absicherung eines solchen Selbstbehalts durch die Geschäftsführer:innen gibt es daher anders als bei Vorstandsmitgliedern von Aktiengesellschaften, bei denen der Selbstbehalt gesetzlich vorgegeben ist, auch kaum entsprechende Versicherungsangebote am Markt. Das hat zur Folge, dass die jeweiligen Geschäftsführer:innen das wirtschaftliche Risiko eines solchen Selbstbehalts unmittelbar aus eigenen Mitteln bestreiten müssten,

ohne es angemessen absichern zu können, weswegen mit entsprechenden Gehaltsnachforderungen zu rechnen wäre. Zudem würde die Etablierung eines entsprechenden Selbstbehalts für GmbH-Geschäftsführer:innen im Alleingang zu einem erheblichen Wettbewerbsnachteil um qualifizierte Führungskräfte für den DB-Konzern führen.

8. ZIFF. 4.3.2 S. 3

Ein Selbstbehalt für die Mitglieder der Überwachungsorgane in der D&O-Versicherung besteht nicht.

Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen, von dem auch die Mitglieder der Überwachungsorgane erfasst sind.

Ein Selbstbehalt ist grundsätzlich nicht dazu geeignet, die Qualität der Aufsichtsratsstätigkeit zu steigern, gleichwohl verringert er die Attraktivität des Aufsichtsratsmandats und erschwert so den Wettbewerb um entsprechend qualifizierte Kandidat:innen, zumal ohnehin vergleichsweise geringe Vergütungen gezahlt werden.

Vom Bund entsandte/auf Veranlassung des Bundes gewählte Vertreter:innen in Überwachungsorganen des DB-Konzerns führen ihre Vergütung angabegemäß zu einem wesentlichen Teil an die Bundeskasse ab, sofern sie nicht gänzlich auf die Vergütung verzichten. Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmendenvertretung führen ihre Vergütung angabegemäß ebenfalls in wesentlichen Teilen ab, hier an die Hans-Böckler-Stiftung. DB-Führungskräfte, die Aufsichtsratsmandate im DB-Konzern wahrnehmen, erhalten keine gesonderte Vergütung für DB-konzerninterne Aufsichtsratsmandate. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, Mitglieder der Überwachungsorgane an Risiken aus Organhaftungssachverhalten mit zu beteiligen.

9. ZIFF. 5.1.2 S. 4

Der DB-Konzern hat der Empfehlung des PCGK, die für Compliance zuständige Stelle unmittelbar der Geschäftsführung zu unterstellen, weitgehend entsprochen bzw. dies dort, wo es noch nicht der Fall war, 2021 realisiert.

Einzelne hierfür erforderliche Reorganisationsprozesse in wenigen der vom PCGK erfassten Gesellschaften waren zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts noch nicht vollständig abgeschlossen, sodass dieser Empfehlung ggf. noch nicht vollumfänglich entsprochen wird.

10. ZIFF. 5.2.2 S. 3

Im Zuge der Umsetzung der PCGK-Empfehlungen wurden hier im Berichtszeitraum ein Standardverfahren/Musterdokumente für ein transparentes Auswahlverfahren entwickelt, die künftig zur Anwendung kommen werden. 2021 kamen diese noch nicht vollumfänglich zur Anwendung.

11. ZIFF. 5.2.4 S. 2

In einem Fall wurde ein Geschäftsführer einer vom PCGK erfassten DB-Konzerngesellschaft im Rahmen der Erstbestellung bereits auf fünf Jahre bestellt. Die Überschreitung der empfohlenen Erstbestelldauer von drei Jahren war zur Absicherung des Erfolgs eines exponierten Projekts der Gesellschaft erforderlich.

12. ZIFF. 5.2.4 S. 3

In zwei Fällen in unterschiedlichen DB-Konzerngesellschaften sind im Berichtszeitraum Wiederbestellungen vor Ablauf eines Jahres vor dem Ende der Bestelldauer erfolgt. In einem Fall war dies zur Absicherung des Erfolgs eines exponierten Projekts der Gesellschaft erforderlich. In dem anderen Fall war dieses Vorgehen zur Sicherung der Kontinuität und Stabilität in der Geschäftsleitung der Gesellschaft notwendig.

13. ZIFF. 5.2.5

Eine Musterklausel für die Festlegung einer an den gesetzlichen Vorgaben zur Altersrente ausgerichteten Altersgrenze für Mitglieder der Geschäftsleitung wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Geschäftsordnungen befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

14. ZIFF. 5.3.1 S. 1 BIS 3

Die Vergütungssystematik im DB-Konzern soll ab dem Geschäftsjahr 2022 methodisch neu gefasst werden. Die vorgesehene Methodik erfüllt die Anforderungen des PCGK. Entsprechende Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien standen zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts teilweise noch aus.

15. ZIFF. 5.3.2 ABS. 1 UND 2

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.2 S. 1 und 2 des PCGK, nach denen die Vergütung der Geschäftsleitungen durch das zuständige Unternehmensorgan zu beschließen ist, wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

16. ZIFF. 5.3.2 ABS. 5

Der Empfehlung zur Etablierung von Malus-Clawback-Klauseln in den Anstellungsverträgen der Mitglieder der Geschäftsleitung beabsichtigt die DB AG zu entsprechen. Diese Empfehlung wird vorwiegend im Kontext von Neu- und Wiederbestellungen in die vertraglichen Regelungen integriert. Eine flächendeckende Entsprechung dieser Empfehlung in den vom PCGK erfassten Unternehmen wird demnach erst über einen mehrjährigen Zeitraum erreicht werden.

17. ZIFF. 5.3.3 UND 5.3.4

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.3 und 5.3.4 des PCGK in Bezug auf die Festlegung variabler Vergütungskomponenten durch das zuständige Unternehmensorgan wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen, da die Ziele in diesen Fällen mit der Konzernleitung vereinbart werden. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

Die variable Vergütung / Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern soll ab dem Geschäftsjahr 2022 methodisch neu gefasst werden. Die vorgesehene Methodik erfüllt die Anforderungen des PCGK. Entsprechende Beschlussfassungen in den zuständigen Gremien standen zum Zeitpunkt der Drucklegung dieses Berichts teilweise noch aus.

18. ZIFF. 5.4.3 S. 2 UND 3 UND ZIFF. 5.4.4

Eine entsprechende Musterklausel wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

19. ZIFF. 6.1.1 ABS. 1

Der Empfehlung des PCGK, ein Überwachungsorgan im Gesellschaftsvertrag auch dort zu verankern, wo dies nicht ohnehin gesetzlich vorgesehen ist, entspricht der DB-Konzern im Falle der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH nicht. Im Jahr 2013 bestand zwischen Vorstand und Aufsichtsrat Einvernehmen, die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH zur Umsetzung der Großprojekte Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm zu etablieren und zur Begleitung der Gesellschaft einen Beirat aus Fachexperten einzurichten. Dem Beirat der DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH kommen keine Aufgaben,

Rechte und Pflichten i.S.d. Aktienrechts zu. Der Beiratsvorsitzende bringt die Positionen des Gremiums jedoch regelmäßig in die Beratungen des Aufsichtsrats der DB AG zum Projekt Stuttgart 21 ein. Zudem erfolgt eine regelmäßige, unabhängige Begleitung und quartalsweise Berichterstattung durch die Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) und das Ingenieurbüro Emch + Berger zum Projektstatus im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss der DB AG. Die Einrichtung eines gesonderten Aufsichtsrats für die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH ist daher auch weiterhin nicht beabsichtigt.

20. ZIFF. 6.1.2

Ein Musterdokument für eine Geschäftsordnung des Überwachungsorgans wurde entwickelt und soll, wo noch nicht vorhanden, zeitnah etabliert werden. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

21. ZIFF. 6.1.7

Die Streichung entsprechender Delegationsklauseln aus den Gesellschaftsdokumenten ist vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

22. ZIFF. 6.1.9

Eine Musterklausel zur Effizienz- und Qualitätsprüfung der Tätigkeit des Überwachungsorgans wurde entwickelt und, wo bislang noch nicht vorhanden, zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdokumente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

23. ZIFF. 6.2.2

Eine Musterklausel für die Festlegung einer angemessenen und den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Altersgrenze für Mitglieder des Überwachungsorgans wurde entwickelt und zur Aufnahme in die Gesellschaftsdokumente vorgesehen. Die Verabschiedung angepasster Gesellschaftsdoku-

mente befindet sich aktuell noch in Umsetzung. Ggf. werden bis zur Abgabe der Entsprechenserklärung in einzelnen Gesellschaften Gremienbeschlüsse bzw. notarielle Beurkundungen noch nicht abschließend vollzogen sein, sodass zu diesem Zeitpunkt dieser Empfehlung des PCGK evtl. noch nicht vollständig entsprochen wird.

24. ZIFF. 6.5 ABS. 1

Der Empfehlung, in allen vom PCGK erfassten Gesellschaften regelmäßig eine Sitzung des Kontrollorgans im Kalendervierteljahr abzuhalten, entspricht der DB-Konzern nicht bei allen Gesellschaften. Ein geringerer Sitzungsturnus hat sich insbesondere bei kleineren Gesellschaften nach Einschätzung der DB AG bewährt und stellt – vor dem Hintergrund der Größe der Gesellschaften und der im Vergleich zu großen Gesellschaften geringeren Vielfalt an Themen bzw. berichtenswerten Geschäftsvorfällen – ebenfalls eine ordnungsgemäße Überwachung der Geschäftsführung dar. Eine Mehrung der Sitzungen und damit des administrativen Aufwands ohne wesentlichen Mehrwert wäre aus Sicht der betroffenen Unternehmen unverhältnismäßig.

25. ZIFF. 6.5 ABS. 2

Umlaufbeschlüsse wurden bislang in gesonderter Beschlussfeststellung dokumentiert. Eine zusätzliche Berücksichtigung in der Niederschrift der darauffolgenden Sitzung des Überwachungsorgans wurde im Berichtszeitraum veranlasst und wird sukzessive umgesetzt. Für das Jahr 2021 ist dies noch nicht flächendeckend erfolgt.

26. ZIFF. 7.2.1 UND 7.2.2

Der Empfehlung, die Vergütung der Organe der vom PCGK erfassten Tochtergesellschaften individualisiert im Corporate Governance Bericht offenzulegen, folgt die DB AG nicht.

Eine Veröffentlichung der Vergütungen der jeweiligen Mitglieder der Geschäftsleitungen wäre, insbesondere ohne deren Einwilligung, in Bezug auf den Datenschutz bedenklich. Entsprechende Einwilligungen sind für die Mitglieder der Geschäftsleitungen mit Ausnahme des DB-Konzernvorstands vertraglich derzeit nicht vereinbart.

27. ZIFF. 8.2.1 S. 3

Bei einer Gesellschaft wurde dieser Empfehlung im Berichtsjahr nicht entsprochen.

II.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären weiter, dass die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen,

den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK 2020 mit den vorgeannten Ausnahmen grundsätzlich entsprechen werden.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DBAG 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 legt der DB-Konzern 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 15. Juni 2021 Frau Dr. Daniela Gerd tom Markotten für den Zeitraum vom 15. September 2021 bis zum 14. September 2024 zum Mitglied des Vorstands der DBAG für das Vorstandsressort Digitalisierung und Technik der DBAG bestellt. Sie folgt damit auf Frau Prof. Dr. Sabina Jeschke, die ihr Mandat zum 31. Mai 2021 niedergelegt hat.

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

Frau Dr. Sigrid 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

hat sie demgemäß an Beschaffungsvorgängen mit diesem Schienenfahrzeughersteller nicht mitgewirkt. Durch einen Wechsel in der Geschäftsführung des Schienenfahrzeugherstellers wurde der potenzielle Interessenkonflikt im Berichtszeitraum aufgelöst.

Aufsichtsrat

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

Dem Aufsichtsrat der DBAG 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 Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt.

In der laufenden Amtsperiode hat Frau Dr. Tamara Zieschang ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 16. September 2021 niedergelegt. Als ihr Nachfolger wurde mit Wirkung zum 11. Oktober 2021 Herr Enak Ferlemann (MdB; Parlamentarischer Staatssekretär a. D.) in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt.

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

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

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-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 Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung.

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

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der 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 DBAG gehören gegenwärtig sechs Frauen (30,0%) an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DBAG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2022 zu erreichende Zielgröße von 30% festgelegt.

Dem Vorstand der DBAG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2021 und gehören auch derzeit zwei Frauen (28,6%) an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DBAG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2022 eine Zielgröße von 30% festgelegt.

Auf den weiteren Führungsebenen der DBAG soll bis zum 31. Dezember 2024 auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 31,7% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 40,2% erreicht werden.

Zum 31. Dezember 2021 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 23,8% realisiert. Auf der zweiten Unterstellungsebene konnten 33,3% erreicht werden.

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.

Zu den Diversity- und Nachhaltigkeitsaktivitäten des DB-Konzerns wird ergänzend auf die umfassenden Erläuterungen im nichtfinanziellen Teil des Integrierten Berichts verwiesen.

TRANSPARENZ

Auf seiner Internetseite stellt der DB-Konzern alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informiert der DB-Konzern im Rahmen seiner 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, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems 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 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 u.a. das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie die Prozessverbesserung.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 24. März 2021 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die letzte Effizienzprüfung fand im Geschäftsjahr 2021 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 Geschäftsjahr 2021.

VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

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

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

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

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. 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 Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat eine methodische Modifikation der Short-Term-Incentive-(STI-)Methodik verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2022 zur Anwendung kommt. Diese soll im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn, soweit möglich, auch ab 2022 auf weitere Konzerntöchter und Führungsebenen Anwendung finden.

Im Fokus des Long-term Incentives (LTI) für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie 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 Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des LTI-Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 200% liegen. Der Anspruch aus der LTI-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 ggf. den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DBAG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DBAG 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 v.a. auf eine enge Kopplung der Vergütung an den nachhaltigen Unternehmenserfolg i.S.d. Geschäftserfolgs des Systemverbunds Bahn und des DB-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 DBAG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann ggf. nachgelagert zu der Aufsichtsratsitzung der DBAG, 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 DBAG geschuldet.

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

Die im Dezember 2021 vom Aufsichtsrat der DBAG für den Vorstand verabschiedete modifizierte STI-Methodik für 2022 soll im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn, soweit möglich, auch ab 2022 auf weitere Konzerntöchter und Führungsebenen Anwendung finden.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DBAG hatte für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Im Vorjahr 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 überschritten haben. Die Mitglieder des Vorstands 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 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 u.a. 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 (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021

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 Mitglieder des Vorstands der DB AG folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS / in T €	Variable Vergütung					Insgesamt ⁵⁾
	Feste Vergütung	kurzfristige ^{1), 2)}	langfristige Auszahlung ²⁾	Rückstellung ³⁾	Sonstiges ⁴⁾	
AM 31.12.2021 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Dr. Richard Lutz	900	-	-	495	11	911
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	118	-	-	22	6	124
Dr. Levin Holle	400	-	-	144	15	415
Berthold Huber	650	-	-	315	12	662
Dr. Sigrid Nikutta	400	-	-	150	9	409
Ronald Pofalla	650	-	-	315	12	662
Martin Seiler	650	-	-	255	9	659
Insgesamt	3.768	-	-	1.696	75	3.843
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Prof. Dr. Sabina Jeschke	271	-	-	198	15	286
Insgesamt	4.039	-	-	1.894	90	4.129

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Alle Vorstandsmitglieder haben auf ihre variablen Vergütungsbestandteile für 2021 verzichtet.

³⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung / -auflösung der Long-term Incentives (LTI).

⁴⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁵⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

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

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag i.H.v. 1.880 T € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN / in T €	2021
AM 31.12.2021 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	390
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	58
Dr. Levin Holle	183
Berthold Huber	685
Dr. Sigrid Nikutta	177
Ronald Pofalla	0
Martin Seiler	275
Insgesamt	1.768
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Prof. Dr. Sabina Jeschke	112
Insgesamt	1.880

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

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021

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 Konzernabschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

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

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

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

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

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

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

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 30. März 2022 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES AUF SICHTSRATS / in T €	Jahresvergütung 2021				
	fixe Vergü- tung	variable Vergü- tung ¹⁾	Sitzungs- geld	Neben- leis- tungen	Ins- gesamt
AM 31.12.2021 AMTIERENDE AUF- SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG²⁾					
Michael Odenwald	70,0	45,5	4,5	0,9	120,9
Klaus-Dieter Hommel	40,0	26,0	3,8	6,4	76,1
Jürgen Beuttler	20,0	13,0	1,5	-	34,5
Martin Burkert	20,0	13,0	3,0	-	36,0
Enak Ferlemann ³⁾	-	-	-	-	-
Werner Gatzler	20,0	13,0	2,5	-	35,5
Dr. Ingrid Hengster	20,0	13,0	1,3	6,4	40,6
Jörg Hensel	25,0	16,3	2,8	0,9	44,9
Cosima Ingenschay	25,0	16,3	2,8	-	44,0
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	13,0	1,5	6,2	40,7
Jürgen Knörzer	20,0	13,0	1,5	6,2	40,7
Kirsten Lühmann	20,0	13,0	1,5	0,9	35,4
Heike Moll	20,0	13,0	1,3	6,4	40,6
Dr. Immo Querner	40,0	26,0	2,8	6,4	75,1
Mario Reiß	20,0	13,0	1,3	-	34,3
Eckhardt Rehberg	20,0	13,0	1,3	-	34,3
Christian Schmidt	20,0	13,0	1,5	0,9	35,4
Jens Schwarz	30,0	19,5	4,3	6,2	60,0
Veit Sobek	20,0	13,0	1,5	6,4	40,9
Elisabeth Winkelmeier-Becker ³⁾	-	-	-	-	-
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIE- DENE AUF SICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG²⁾					
Dr. Tamara Zieschang	26,3	17,1	4,5	-	47,8
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					92,4
Insgesamt					1.010

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

¹⁾ Alle Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende variable Vergütung für 2021 verzichtet.

²⁾ Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

³⁾ Frau Winkelmeier-Becker und Herr Ferlemann haben auf die ihnen für ihre 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.

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 bspw. 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.

JAHRESABSCHLUSS

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	46	40
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		72	77
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		72	77
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		2	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		45	33
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		2	9
		121	121
III. Finanzanlagen	(2)	40.475	39.583
		40.642	39.744
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte	(3)	1	15
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	6.357	7.132
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2.788	1.969
		9.146	9.116
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(5)	2	1
		49.790	48.861

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
II. Kapitalrücklage	(7)	3.546	871
III. Gewinnrücklagen	(8)	583	3.050
IV. Bilanzgewinn/-verlust	(9)	0	0
		6.279	6.071
B. RÜCKSTELLUNGEN			
	(10)	6.202	5.307
C. VERBINDLICHKEITEN			
	(11)	37.290	37.463
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(12)	19	20
		49.790	48.861

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(16)	1.277	1.223
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	2
Gesamtleistung		1.278	1.225
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	352	442
Materialaufwand	(18)	- 455	- 479
Personalaufwand	(19)	- 763	- 758
Abschreibungen	(20)	- 40	- 96
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(21)	- 1.650	- 1.033
		- 1.278	- 699
Beteiligungsergebnis	(22)	- 748	- 4.232
Zinsergebnis	(23)	- 442	- 507
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(24)	1	- 1
Ergebnis nach Steuern		- 2.467	- 5.439
Jahresfehlbetrag		- 2.467	- 5.439
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		0	0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		0	5.439
Entnahmen aus Gewinnrücklagen		2.467	0
Bilanzgewinn		0	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		- 2.467	- 5.439
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		31	1.045
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		9	38
Zunahme/Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen		- 90	- 175
Cashflow		- 2.517	- 4.531
Zunahme/Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		502	- 216
Zunahme (-)/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 132	9
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		49	19
Gewinn (-)/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		0	- 1
Zinsergebnis		442	507
Beteiligungserträge (Ergebnisabführungsverträge, Dividenden)		748	3.246
Ertragsteuererträge (-)/-aufwendungen		0	0
Ertragsteuererstattungen/-zahlungen (-)		0	- 1
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 908	- 968
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		0	3
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		- 37	- 46
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		1.922	1.628
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		- 2.814	- 5.444
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		- 8	- 8
Zunahme (-)/Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		1.210	- 513
Auszahlungen (-)/Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		119	- 631
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		-	-
Erhaltene Zinsen		396	408
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		270	1.603
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 3.538	- 747
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 2.480	- 3.747
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen des Gesellschafters		2.675	0
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		- 5	- 5
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		5.024	5.371
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		- 2.032	- 2.988
Zunahme/Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		880	- 21
Gezahlte Zinsen		- 460	- 501
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		0	- 650
Einzahlungen für von/an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt) ²⁾		115	96
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		6.197	1.302
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		2.809	- 3.413
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ³⁾		- 901	2.512
Finanzmittelfonds am Ende der Periode⁴⁾	(25)	1.908	- 901

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Davon 113 Mio. € (im Vorjahr: 95 Mio. €) aus Schuldbeitritt DB AG.

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 1.969 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 2.870 Mio. €.

⁴⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.788 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 880 Mio. €.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2021	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2020
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	55	16	0	0	71	-16	-9	0	0	-25	46	39
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	9	6	-4	0	11	0	0	0	0	0	11	9
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2	0	0	0	2	-1	-1	0	0	-2	0	1
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	57	16	0	0	73	-17	-10	0	0	-27	46	40
SACHANLAGEN												
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	118	0	0	-1	117	-42	-5	0	1	-46	71	76
	119	0	0	-1	118	-42	-5	0	1	-46	72	77
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	5	0	0	0	5	-2	-1	0	0	-3	2	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	126	19	8	-13	140	-93	-15	0	13	-95	45	33
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8	2	-8	0	2	0	0	0	0	0	2	8
	258	21	0	-14	265	-137	-21	0	14	-144	121	121
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	19.349	2.126	0	-11	21.464	-1.533	0	0	0	-1.533	19.931	17.816
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	21.676	687	0	-1.911	20.452	0	0	0	0	0	20.452	21.676
3. Beteiligungen	103	1	0	0	104	-56	0	0	0	-56	48	47
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	44	0	0	0	44	0	0	0	0	0	44	44
5. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	41.172	2.814	0	-1.922	42.064	-1.589	0	0	0	-1.589	40.475	39.583
Insgesamt	41.487	2.851	0	-1.936	42.402	-1.743	-31	0	14	-1.760	40.642	39.744

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 i.S.d. § 267 Abs. 3 HGB und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind – soweit zulässig – gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

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

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im DB-Konzern einheitlich das Wahlrecht gem. § 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 (46 Mio. €, im Vorjahr: 39 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden, die durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorräte 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 ggf. 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, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

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

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2021 für die zum Geschäftsfeld Beteiligungen/Sonstige gehörende DB AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 6,32% für überfällige Forderungen und 0,52% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und 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 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 gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. § 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 (sog. Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. 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 Insidergebnis ausgewiesen.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert sind gem. § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB grundsätzlich ausschüttungsgesperrt. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

In Vorjahren wurden steuerlich zulässige Abschreibungen genutzt. Neben den planmäßigen Abschreibungen wurden Sonderabschreibungen nach § 4 Fördergebietsgesetz vorgenommen. Zusätzlich wurde von der Möglichkeit der Investitionsrücklage nach § 6b EStG Gebrauch gemacht. Der Unterschiedsbetrag zwischen den steuerlich zulässigen Abschreibungen und den nach § 253 HGB in Verbindung mit § 279 HGB (alte Fassung) zulässigen handelsrechtlichen Abschreibungen ist gem. § 247 Abs. 3 HGB (alte Fassung) als Sonderposten mit Rücklageanteil passiviert. Vom Beibehaltungswahlrecht nach Art. 67 Abs. 3 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EG-HGB) wurde Gebrauch gemacht. Die im Vorjahr abgeschlossene 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 2021 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. 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 gem. § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,31%) ergibt sich per 31. Dezember 2021 ein Unterschiedsbetrag von 440 Mio. €, der gem. § 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 2021 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2021
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	1,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung	1,75
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,46

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamt:innenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i.H.v. 0,33% (Altersteilzeit), 0,81% (Jubiläum), 0,80% (Sterbegeld) sowie 0,85% (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 -1,27% (per 31. Dezember 2020: -1,18%) zur Anwendung. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden grundsätzlich im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

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

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

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, -Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden bei ihrem Zugang mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes und im Jahresabschluss 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 (sog. 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- bzw. 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 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 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](#) 74 dargestellt.

In den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sind 18 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 11 Mio. €) in Erstellung befindliche immaterielle Vermögensgegenstände enthalten.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 20 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 19 Mio. €), von denen 11 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 10 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung 0 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 986 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligten vorgenommen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	14
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	1	15

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

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2021	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2020	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13	-	11	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.009	-	6.640	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	-	0	-
Sonstige Vermögensgegenstände	328	0	481	0
Insgesamt	6.357	0	7.132	0

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 76 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 99 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (4.302 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 5.512 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.357 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 886 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (83 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 73 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (267 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 169 Mio. €).

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

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung, Forderungen aus Credit Support Agreements (CSA), debitorische Kreditoren sowie Zinsabgrenzungen.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die abgegrenzten Aufwendungen aus einer Versicherungsprämie für das Jahr 2022.

(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 zum 31. Dezember 2021 auf 3.546 Mio. €. Im Geschäftsjahr erfolgte eine Einzahlung des Gesellschafters in die Kapitalrücklage i.H.v. 2.675 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen gem. § 266 Abs. 3 HGB andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 583 Mio. € aus. Im Geschäftsjahr erfolgte eine Entnahme aus den anderen Gewinnrücklagen i.H.v. 2.467 Mio. €.

(9) BILANZGEWINN

Der Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2021 beträgt 0 €.

(10) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.587	3.212
Steuerrückstellungen	109	126
Sonstige Rückstellungen	2.506	1.969
Insgesamt	6.202	5.307

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation i.H.v. 57 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 57 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (118 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (161 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 118 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 102 Mio. €.

Am 13. Dezember 2012 – mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 – hat die DB AG mit der DB Mobility Logistics AG sowie mit weiteren Tochtergesellschaften den schuldbeitragenden 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 (113 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 95 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 bzw. den aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet bzw. durch die DB AG erstattet.

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG i.H.v. 2.882 Mio. € (im Vorjahr: 2.548 Mio. €) gem. 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. €	31.12.2021	31.12.2020
Verpflichtungen im Personalbereich	102	107
Besondere Teilzeit im Alter	81	86
Ökologische Altlasten	1.667	1.090
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	10	12
Übrige Risiken	646	674
Insgesamt	2.506	1.969

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v.a. Tantiemen, mittelbare Altersvorsorgeverpflichtungen, Urlaubsansprüche und Altersteilzeitansprüche.

Die Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter wurde auf Grundlage des Demografie-Tarifvertrags 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 i.H.v. 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DB AG übernommen.

In diesem Jahr wurde eine neue Bewertung des Rückstellungsbedarfs durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass bislang geltende Annahmen zur Finanzierung der Eigenleistung durch Einnahmen, zur Entwicklung der Baukosten, zum Kapazitätsbedarf wie auch zur Eigenfertigungstiefe angepasst werden müssen. Als Resultat ergaben sich ein zusätzlicher Rückstellungsbedarf i.H.v. 629 Mio. € wie auch eine damit einhergehende Laufzeitverlängerung um fünf Jahre bis zum Jahr 2047. Die Rückstellungszuführung wie auch Laufzeitverlängerung wurden per 31. Dezember 2021 entsprechend umgesetzt.

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 (33 Mio. € beizulegender Zeitwert; 33 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (33 Mio. €) verrechnet.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet. Infolge des Jahressteuergesetzes 2020 hat die gesetzgebende Instanz die strafrechtliche Verjährungsfrist für besonders schwere Steuerhinterziehung von bisher

zehn Jahren auf 15 Jahre verlängert. Diese Neuregelung findet ihren Niederschlag in § 376 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 Abgabenordnung (AO; neue Fassung). Durch die Gesetzesänderung hat sich die Berichtigungspflicht von Steuererklärungen insoweit verlängert. Die verlängerte Berichtigungspflicht hat zudem Auswirkungen auf die steuerrechtliche Festsetzungsfrist sowie auf die Dauer der Aufbewahrung von steuerrelevanten Unterlagen. Insoweit wurde die Aufbewahrungspflicht von grundsätzlich zehn Jahren auf 15 Jahre verlängert.

(11) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				31.12.2020	davon mit Restlaufzeit		
	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	881	877	4	0	2.870	2.868	2	2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0	0	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40	40	0	-	37	37	0	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	36.177	8.498	27.679	18.642	34.173	9.789	24.384	16.014
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	7	7	-	-	208	208	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	185	128	57	39	175	113	62	44
davon aus Steuern	15	15	-	-	16	16	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	37.290	9.550	27.740	18.685	37.463	13.015	24.448	16.060
davon zinspflichtig	35.180				33.296			

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der DB Finance GmbH (29.275 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 26.216 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (4.751 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 3.871 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt 1.876 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 3.846 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (242 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 185 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (33 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 55 Mio. €).

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, wurde ein ursprünglich langfristiges verzinsliches Darlehen der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, im Berichtsjahr vollständig getilgt (per 31. Dezember 2020: 200 Mio. €). Dieses Darlehen war aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert worden. 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. \(15\)](#) [80 f.](#) zu finden.

(12) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

(13) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	3.733	3.532
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	3.729	3.515

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.

(14) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Bestellobligo für Investitionen	9	8
Ausstehende Einlagen	455	435
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.366	3.202
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	607	565
Insgesamt	3.830	3.645

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:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	335	333
fällig 1 bis 5 Jahre	1.084	1.048
fällig über 5 Jahre	1.402	1.249
Insgesamt	2.821	2.631

Unter andere Drittschuldverhältnisse fallen darüber hinaus Verpflichtungen aus der Übernahme von in 2022 erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen i. H. v. bis zu 545 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 488 Mio. €).

(15) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Finance GmbH (DB Finance) hat per 31. Dezember 2021 Kredite über insgesamt 29.275 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 1.832 Mio. € und die dazugehörigen Darlehen der DB AG planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance zehn börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 4.892 Mio. € emittiert. Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergereicht, wobei die Zahlungsströme der Fremdwährungskredite in Euro getauscht wurden.

Im Berichtsjahr wurde das letzte langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA i. H. v. 200 Mio. € fristgerecht getilgt (per 31. Dezember 2020: 200 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2021 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 2020: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2021 in Anspruch genommen. Die nahezu komplett ausgenutzten vier kurzfristigen Kreditfazilitäten über insgesamt 3.000 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3.000 €), die zur Überbrückung der Liquidität bis zur Umsetzung der von der Bundesrepublik geplanten Maßnahmen zur Stärkung des Eigenkapitals der DB AG dienten, wurden im Berichtsjahr vollständig zurückgeführt. Diese Maßnahmen wurden in 2021 überwiegend umgesetzt.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen bzw. antizipierten Grundgeschäften (z.B. 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 DB AG abgewickelt und von dieser extern eingedeckt. Daher wird unterschieden zwischen Transaktionen der DB AG mit DB-konzern-externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externen Geschäfte innerhalb des DB-Konzernverbundes (Spiegelgeschäfte).

Die Benchmark-Reform hatte keine direkten Auswirkungen auf die Derivate der DB AG. Es waren keine Geschäfte im Bestand, die auf die nicht mehr veröffentlichten IBORs referenzieren. Die Verzinsung der Barsicherheiten (Collaterals) für besicherte Derivate wurde im Laufe des Berichtsjahres vollständig von EONIA auf €STR umgestellt.

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungsgeschäfte abgeschlossen. Per 31. Dezember 2021 befand sich kein derartiges Geschäft im Bestand der DB AG.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Das Volumen der Devisenswaps stieg im Wesentlichen aufgrund vermehrter Geldanlagen der Tochtergesellschaften um 211 Mio. € auf 803 Mio. € an. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich um 566 Mio. € auf 2.237 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 DB-Konzernverbund interne Fremdwährungsdarlehen vergeben, die die DB AG extern absichert. 2021 erhöhte sich das Volumen der Zins- und Währungsswaps auf 8.181 Mio. €, da mehrere Fremdwährungsanleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht werden.

Energiepreissrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieseldieselkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Preisbindung an den eingesetzten Rohstoff. Das Volumen der Dieselderivate sank leicht um 0,2 Mio. t auf 0,4 Mio. t. Der Bestand der Kohlesicherungen sank um 1,4 Mio. t auf 1,4 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 bzw. Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt.

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

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

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ZINS- UND ZINS-WÄHRUNGS-SWAPS

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Nominalvolumen mit Externen	8.181	6.290
Marktwert der Derivate (Externe)	104	-133

Am 31. Dezember 2021 bestand das Portfolio im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps hauptsächlich mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Grundgeschäfte sind in den Bilanzpositionen Ausleihungen an verbundene Unternehmen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten. Die maximale Laufzeit liegt unter 20 Jahren. Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Abwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund und 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 DEWEISENSWAPS / -FORWARDS

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Nominalvolumen mit Externen	3.040	2.263
davon Devisenswaps	803	592
davon Devisenforwards	2.237	1.671
Marktwert der Derivate (Externe)	12	-17
davon Devisenswaps	6	-12
davon Devisenforwards	6	-5
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	866	723
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-5	2

Die per 31. Dezember 2021 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 als Portfolio-Hedges gestaltet, die Laufzeit von Grund- und Sicherungsgeschäft stimmt überein. Die gesicherten Wechselkursrisiken werden vollständig kompensiert.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ENERGIEDERIVATE

	31.12.2021	31.12.2020
 DIESELKRAFTSTOFF 		
Nominalvolumen mit Externen in t	363.725	637.890
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	37	-55
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte in t	363.725	637.890
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	-37	55
 KOHLE, BAFA 		
Nominalvolumen mit Externen in t SKE ¹⁾	1.407.960	2.781.600
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	33	-11
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte in t SKE ¹⁾	1.407.960	2.781.600
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	-33	11

¹⁾ Steinkohle-Einheit.

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2021 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt vier Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet bzw. direkt an Tochtergesellschaften im Segment DB Arriva weitergeleitet. 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 Energiepreiserivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch eine lineare Regression der realisierten Cashflows aus Grund- und Sicherungsgeschäft.

KREDITRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE MIT EXTERNEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	406	164

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 68 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3. 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

(16) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2021	2020
Vermietung und Verpachtung	357	328
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	920	895
Insgesamt	1.277	1.223

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	13	14
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	4	4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	1
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	81	155
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten	-	0
Währungskursgewinne	7	15
Übrige Erträge	247	253
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	13	15
davon sonstige übrige Erträge	234	238
Insgesamt	352	442
davon periodenfremd	81	156

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen im Wesentlichen Rückstellungen für ausstehende Eingangsrechnungen, 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.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	15	55
davon Aufwendungen für Energie	14	14
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	6	50
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-5	-9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	395	379
davon Vermietung und Verpachtung	293	270
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	18	18
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	84	91
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	45	45
Insgesamt	455	479

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

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	626	624
davon für Arbeitnehmende	606	601
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	19	22
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	137	134
davon für Arbeitnehmende	132	129
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	5	5
davon für Altersversorgung	36	37
Insgesamt	763	758

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung z. B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(20) ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	31	58
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	9	38
Insgesamt	40	96

(21) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	70	67
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	57	63
Gebühren und Beiträge	14	12
Aufwendungen für Versicherungen	43	45
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	38	25
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	8	9
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	11	17
Forschungs- und Entwicklungskosten	9	9
Sonstige bezogene Dienstleistungen	517	497
davon bezogene IT-Leistungen	252	259
davon sonstige Kommunikationsdienste	14	10
davon sonstige Serviceleistungen	251	228
Aufwendungen aus Schadenersatz	24	8
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	3
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	858	278
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	33	68
davon Währungskursverluste	7	11
davon sonstige übrige Aufwendungen	818	199
Insgesamt	1.650	1.033
davon periodenfremd	1	3

Die sonstigen übrigen Aufwendungen des Berichtsjahres enthalten 629 Mio. € Zuführungen zu den Rückstellungen für ökologische Altlasten.

(22) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	2	10
davon aus verbundenen Unternehmen	1	7
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	696	272
Abzüglich Garantiedividende	-5	-4
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1.441	-3.524
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-0	-986
Insgesamt	-748	-4.232

(23) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	309	317
davon aus verbundenen Unternehmen	309	317
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	80	80
davon aus verbundenen Unternehmen	72	70
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-831	-904
davon an verbundene Unternehmen	-491	-500
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-376	-422
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-3	-1
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	3	5
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-6	-6
Insgesamt	-442	-507

(24) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

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

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der [Kapitalflussrechnung](#) 73 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.

(25) 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 i.H.v. 83 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 271 Mio. €) werden unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Sonstige Angaben

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) 87 ff. ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2021		2020	
	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende	im Jahresdurchschnitt	am Jahresende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	8.368	8.344	8.305	8.443
Zugewiesene Beamt:innen	397	374	470	432
	8.765	8.718	8.775	8.875
Auszubildende	180	203	166	197
Insgesamt	8.945	8.921	8.941	9.072

Die Zahl der Mitarbeitenden 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 i.d.R. mit der Eintragung der DB AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden. Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

in Tausend €	2021	2020
Gesamtbezüge des Vorstands	4.102	3.855
davon fixer Anteil	4.102	3.855
davon erfolgsabhängiger Anteil	0	0
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	0	0
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	9.619	10.123
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	153.641	149.745
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	918	626

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i.H.v. insgesamt 4.039 T€ und sonstigen Nebenleistungen i.H.v. 63 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 2021 bestellt:**MICHAEL ODENWALD**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Staatssekretär a. D.,
Kleinmachnow

- a)** – Fraport AG
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)

KLAUS-DIETER HOMMEL*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
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

JÜRGEN BEUTTLER*

Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,
Wiesbaden

MARTIN BURKERT*

Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Nürnberg

- a)** – DB Cargo AG (stellvertretender Vorsitz)
- S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- DB JobService GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft (Vorsitz)
- DEVK Pensionsfonds-AG
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- Adler Versicherung AG
- b)** – Signal Iduna Gruppe (Beirat)

ENAK FERLEMANN (SEIT 11. OKTOBER 2021)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Cuxhaven

- a)** – Siedlungsgesellschaft Cuxhaven AG (seit 25. November 2021)
- Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft GmbH
(seit 1. Dezember 2021)

WERNER GATZER

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Teltow

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

DR. INGRID HENGSTER

Country CEO Germany Global Chairman Investment Banking Barclays,
Frankfurt am Main

- a)** – KfW Capital GmbH & Co. KG (bis 31. Oktober 2021; Vorsitz)
- KfW IPEX-Bank GmbH (bis 8. Juli 2021; Vorsitz)
- Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)
(stellvertretender Vorsitz)
- b)** – Europäische Investitionsbank (EIB), Luxemburg
(Sachverständige des Verwaltungsrats)

JÖRG HENSEL*

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

- a)** – DB Cargo AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b)** – DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

COSIMA INGENSCHAY*

Bundesgeschäftsführerin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

- a)** – DB Station&Service AG (stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Vorsitz)
- DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
(stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- DGB Rechtsschutz GmbH
- b)** – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beiratsvorsitzende)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE

Unternehmensberatung,
Hannover

- a)** – Salzgitter AG
- Norddeutsche Landesbank
- Rain Carbon Germany GmbH
- STEAG GmbH (bis 31. Dezember 2021)

JÜRGEN KNÖRZER*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach

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

KIRSTEN LÜHMANN

Stellvertretende Bundesvorsitzende
Deutscher Beamtenbund und Tarifunion,
Hermannsburg

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

HEIKE MOLL*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München

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

DR. IMMO QUERNER

Geschäftsführender Gesellschafter der KoppaKontor GmbH,
Celle

- a) – BÖAG Börsen AG
- b) – Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Member of Board of Directors)
 - Caplantic GmbH (Vorsitz)
 - Insr Insurance Group ASA, Oslo/Norwegen (Verwaltungsrat)
 - Assenagon Asset Management S.A.
(seit 1. Februar 2021; Verwaltungsrat)
 - Fonds zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung
(seit 27. August 2021; Vorsitz Anlagenausschuss)

ECKHARDT REHBERG

Mitglied des Deutschen Bundestages (bis 26. Oktober 2021),
Marlow

MARIO REISS*

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

- a) – DB Cargo AG
- b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
 - Sparda-Bank Berlin eG

CHRISTIAN SCHMIDT

Bundesminister a. D.,
Hoher Repräsentant für Bosnien und Herzegowina,
Fürth

JENS SCHWARZ*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

- a) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitz)
- b) – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

VEIT SOBEK*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt

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

ELISABETH WINKELMEIER-BECKER

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Siegburg

- a) – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)

DR. TAMARA ZIESCHANG (BIS 16. SEPTEMBER 2021)

Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Magdeburg

- a) – Deutsche Flugsicherung GmbH (bis 16. September 2021; Vorsitz)
- b) – Deutsche Bundesstiftung Umwelt
(bis 16. September 2021; 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 PRÄSIDENTIAUSSCHUSSES**

- Michael Odenwald (Vorsitz)
- Klaus-Dieter Hommel
- Sts'in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
- Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
- Jens Schwarz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

- Dr. Immo Querner (Vorsitz)
- Sts'in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
- Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
- Jörg Hensel
- Cosima Ingenschay

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES

- Michael Odenwald (Vorsitz)
- Klaus-Dieter Hommel
- Sts'in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
- Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
- Jens Schwarz

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-AUSSCHUSSES**NACH § 27 ABS. 3 MITBESTIMMUNGSGESETZ (MITBESTG)**

- Michael Odenwald (Vorsitz)
- Klaus-Dieter Hommel
- Sts'in Dr. Tamara Zieschang (bis 16. September 2021)
- Enak Ferlemann (seit 15. Dezember 2021)
- Jens Schwarz

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2021 an:

DR. RICHARD LUTZ

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a)** – 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)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN (SEIT 15. SEPTEMBER 2021)

Ressort Digitalisierung&Technik,
Dallgow-Döberitz

- a)** – DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 1. Januar 2022; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (seit 1. Januar 2022; Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (seit 1. Februar 2022; Vorsitz)
- Schenker AG (seit 1. Oktober 2021)
- b)** – DB broadband GmbH (seit 1. Oktober 2021; Vorsitz)

DR. LEVIN HOLLE

Ressort Finanzen&Logistik,
Berlin

- a)** – Schenker AG (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- b)** – Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Chairman of the Board of Directors)

BERTHOLD HUBER

Ressort Personenverkehr,
Weilheim

- a)** – DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

PROF. DR. SABINA JESCHKE (BIS 31. MAI 2021)

Ressort Digitalisierung&Technik,
Berlin

- a)** – Schenker AG
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)
- b)** – DB broadband GmbH (Vorsitz)

DR. SIGRID NIKUTTA

Ressort Güterverkehr,
Berlin

- a)** – DB Cargo AG (Vorstand; Vorsitz)
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
(1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021; Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH
(1. Juni 2021 bis 31. Dezember 2021; Vorsitz)
- DB Cargo Polska S.A. (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,
Essen

- 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&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.

(29) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) VORGÄNGE VON BESONDERER BEDEUTUNG NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 24. Februar 2022 haben die Streitkräfte der Russischen Föderation die Invasion der Ukraine begonnen. Die konkreten Auswirkungen der Ukraine-Krise auf den DB-Konzern und die DB AG sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht umfassend absehbar und quantifizierbar. Auswirkungen werden sich u.a. infolge von Sanktionen gegen Russland ergeben. Darüber hinaus wird der Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise Auswirkungen auf den DB-Konzern und damit auch die DB AG haben.

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

Berlin, den 9. März 2022

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR			
<i>VOLLKONSOLIDIERT</i>			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	EUR	5.550	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.626.465	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	CHF	- 6.421	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH i. L., Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	449	50,00
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3)}	EUR	150	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	297	50,00
DB REGIO			
<i>VOLLKONSOLIDIERT</i>			
Autokraft GmbH, Hamburg	EUR	27.303	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	16.112	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.512	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	7.980	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.468	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	9.290	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	2.351.889	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	8.128	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	55.890	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	2.321	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	15.692	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	- 6.743	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	65.001	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.123	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.131	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.013	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.981	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	907	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	22.800	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.711	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.273	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	21.864	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	EUR	12.113	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	30.127	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	5.129	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	22.993	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.087	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	105	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	- 6.483	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	21.250	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.690	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	150.358	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	19	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	21.411	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Unterrhein - VU -, Aschaffenburg	EUR	3.722	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	12.584	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	EUR	17.527	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT EQUITY			
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),3)}	EUR	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	618	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	239	42,00
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTV), Frankfurt am Main ⁴⁾	EUR	33	30,66
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2),4)}	EUR	98	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	EUR	218	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	9.101	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),5)}	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),4)}	EUR	997	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),4)}	EUR	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),4)}	EUR	141	53,59
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),4)}	EUR	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),4)}	EUR	482	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),4)}	EUR	330	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),4)}	EUR	192	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Unterrhein - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),6)}	EUR	25	36,44
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),4)}	EUR	305	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),4)}	EUR	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),4)}	EUR	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),4)}	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),4)}	EUR	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),3)}	EUR	215	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),3)}	EUR	138	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),3)}	EUR	684	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),4)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),4)}	EUR	580	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	EUR	231	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),4)}	EUR	121	40,00
FAIR VALUE			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),4)}	EUR	261	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),7)}	EUR	101	70,20
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	EUR	227	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),4)}	EUR	27	20,63

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB CARGO			
<i>VOLLKONSOLIDIERT</i>			
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/ Spanien	EUR	6.858	56,23
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	EUR	145	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i. L., Brüssel/ Belgien	EUR	1.702	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	218.043	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	58.696	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	590.672	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/ Belgien	EUR	7.848	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o.o., Malaszewice/ Polen	PLN	5.709	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	EUR	2.856	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/ Bulgarien	BGN	14.566	100,00
DB Cargo Components Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	325	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/ Tschechien	CZK	69.760	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	EUR	16.985	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/ Frankreich	EUR	25.829	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/ Ungarn	HUF	10.721.252	100,00
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	753	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	25.905	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/ Italien	EUR	31.191	60,00
DB Cargo Italia Services S.r.l., Mailand/ Italien	EUR	2.850	100,00
DB Cargo Italy S.r.l., Novate Milanese/ Italien	EUR	11.275	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	EUR	54.734	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	3.600	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/ Niederlande	EUR	19.434	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/ Polen	PLN	473.589	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/ Dänemark	DKK	242.545	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/ Schweiz	CHF	- 1.475	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	196	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/ Polen	PLN	19.059	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/ China	CNY	15.904	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	EUR	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	EUR	9.697	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/ Polen	PLN	37.983	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/ Rumänien	RON	- 7.040	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/ Spanien	EUR	93.817	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/ Rhein	EUR	1.342	70,29
Doker-Port Sp. z o.o., Stettin/ Polen	PLN	1.434	96,82
Infra Silesia S.A., Rybnik/ Polen	PLN	16.629	100,00
Kombi Terminal Burghausen GmbH, Mainz	EUR	1.118	68,86
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	138.472	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	113.673	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/ Spanien	EUR	1.424	70,29
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	EUR	5.226	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/ Russland	RUB	280.066	100,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/ Spanien	EUR	- 995	46,11

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	18.755	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam/ Niederlande	EUR	1.800	51,79
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	GBP	935	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	EUR	2.255	100,00
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/ Spanien	EUR	5.439	43,11
TFG Transfracht GmbH, Mainz	EUR	7.258	100,00
Transervi S.A., Madrid/ Spanien	EUR	7.805	70,29
Transfesa France SAS, Aubervilliers/ Frankreich	EUR	1.568	70,29
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/ Spanien	EUR	25.807	70,29
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/ Portugal	EUR	373	70,29
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/ Vereinigtes Königreich	GBP	573	70,29
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),7)}	EUR	6.793	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2),4)}	EUR	872	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/ Tschechien ^{2),3)}	CZK	18.130	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),3)}	EUR	5.291	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/ Österreich ²⁾	EUR	14.354	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),4)}	EUR	1.807	22,50
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),3)}	EUR	3.693	62,02
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	EUR	4.977	35,00
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg ^{2),4)}	EUR	48	39,20
Hispanauto Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid/ Spanien ³⁾	EUR	952	52,76
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem/ Belgien ^{2),3)}	EUR	- 21.778	36,77
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	18.451	52,18
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),4)}	EUR	13.526	41,78
Mediterranean Hub Monfalcone S.r.l., Monfalcone/ Italien ^{2),3)}	EUR	11	49,00
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/ Niederlande ^{2),3)}	EUR	477	63,42
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	EUR	1.911	76,09
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/ Polen ^{2),4)}	PLN	53.940	20,55
Stifa S.A. i.L., Malveira/ Portugal ^{4),8)}	EUR	- 85	35,15
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	EUR	399	52,41
Xrail AG, Basel-Stadt/ Schweiz ^{2),4)}	CHF	717	36,80
DB NETZE FAHRWEG			
<i>VOLLKONSOLIDIERT</i>			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.378	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.615	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	EUR	10.198.539	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.579	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	EUR	1.806	94,02
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	EUR	907	87,05
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	EUR	22.963	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	EUR	513	49,90
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),9)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich ^{2),7)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	EUR	4.836	24,53
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),10)}	EUR	6	57,55
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),4)}	EUR	2.908	36,55
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB BahnPark GmbH, Berlin	EUR	8.690	51,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	EUR	2.558.453	100,00
MEKB GmbH, Berlin	EUR	32	100,00
AT EQUITY			
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),7),8)}	EUR	200	25,00
DB NETZE ENERGIE			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	434.436	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	EUR	45	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	511.333	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	USD	85.465	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	EUR	34.220	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	EUR	6.636	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	EUR	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	EUR	1.166	100,00
DB E.C.O. North America Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	USD	- 235	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	EUR	76.812	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	EUR	245.749	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	EUR	11.615	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	CNY	- 85	100,00
DB International Brasil Servicos de Consultoria Ltda., Rio de Janeiro / Brasilien	BRL	0	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	EUR	- 2.244	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	EUR	3.012	100,00
DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH, Stuttgart	EUR	2.342	100,00
DB Services GmbH, Berlin	EUR	11.706	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	EUR	2.090	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	EUR	82.799	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	1.198	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	EUR	13.942	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	USD	463.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	USD	471.955	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	EUR	95.096	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	EUR	- 199	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	EUR	88.276	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	EUR	27.786	100,00
Deutsche Bahn Engineering & Consulting India Private Limited, Bangalore / Indien	INR	69.439	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	EUR	2.071.967	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	EUR	2.688	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	EUR	4.338	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	EUR	2.163	65,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	EUR	4.894	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	- 446	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	EUR	20.431	100,00
infraView GmbH, Mainz	EUR	2.131	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i. L., Berlin	EUR	- 2.356	76,99
ioki GmbH, Frankfurt am Main	EUR	12.342	100,00
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay	USD	426	49,00
Mobimeo GmbH, Berlin	EUR	25.904	80,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	USD	- 28.363	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	EUR	194	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	GBP	272	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	USD	92.179	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika	ZAR	7.589	49,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	PLN	1.637	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	EUR	9.457	100,00
ANTEILMÄSSIG			
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate	AED	147	49,00
AT EQUITY			
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),4)}	EUR	976.421	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel / Schweiz ⁴⁾	EUR	1.547.995	22,60
GHT Mobility GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	- 37.356	75,98
inno2grid GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	231	50,00
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main ⁴⁾	EUR	3.608	20,51
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	50	20,02
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien ^{2),3)}	SAR	1.252	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	1.719	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2),3)}	EUR	165	53,00
FAIR VALUE			
Eurail B.V., Utrecht / Niederlande ^{2),3)}	EUR	3.683	28,72
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg ^{2),3)}	EUR	3.615	24,47
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),4)}	EUR	4.221	94,00
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i. L., Düsseldorf ^{2),4)}	EUR	0	100,00
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
00741078 Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	524	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid / Spanien	EUR	93	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	1.346	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	79	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	GBP	- 97	100,00
ARRIVA autobusy a.s., Chrudim / Tschechien	CZK	493.916	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	PLN	- 57.118	99,80
Arriva City s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	516.586	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	16.343	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	166.644	100,00
Arriva Dolenjska in Primorska, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Koper/Slowenien	EUR	14.621	99,95
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	28.756	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.570	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol/Spanien	EUR	21.809	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	HRK	270.686	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	HUF	39.939.564	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	63.151	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	4.229	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	60	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	60	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	1.173.523	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	EUR	133	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS,SA, Almada/Portugal	EUR	131.138	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	EUR	1.029	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	234.365	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	3.279	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	18.719	100,00
Arriva Letbane ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	469	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok/Slowakei	EUR	12.853	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	47	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	RSD	853.889	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	17.544	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	82.611	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid/Spanien	EUR	38.385	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	60.238	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	160	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	5.056	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	18.606	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	6.572	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	- 2.792	100,00
Arriva Morava a.s., Ostrava/Tschechien	CZK	1.081.022	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	97.345	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra/Slowakei	EUR	- 866	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	6.319	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	3.725	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	11.424	100,00
ARRIVA Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	12.467	60,36
Arriva Östgötapendeln AB, Nacka/Schweden	SEK	18.916	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	327.503	100,00
Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	925.051	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	9.323	100,00
ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	3.132	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	31.409	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 61.962	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Rail SP z o.o., Toruń/Polen	PLN	58.091	100,00
Arriva Scotland West Limited, Glasgow/Vereinigtes Königreich	GBP	2.267	100,00
Arriva Service A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	2.707	100,00
Arriva Service AB, Stockholm/Schweden	SEK	3.576	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	EUR	9.809	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	CZK	62.077	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	EUR	17.363	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	EUR	59.848	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	144	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	CZK	832.147	100,00
Arriva Sverige AB, Nacka/Schweden	SEK	213.143	100,00
Arriva Tag AB, Nacka/Schweden	SEK	5.225	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	1.229	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	11.949	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	73.624	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	3.325	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	112.426	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	RON	19.342	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	7.216	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	CZK	3.626.841	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	- 643	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL,SA, Almada/Portugal	EUR	115.623	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/Slowakei	EUR	15.734	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Arriva Udine S.P.A., Udine/Italien	EUR	85.029	60,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	421.188	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	81.800	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	4.552	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.480	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	246.163	100,00
Arriva Veneto S.r.l., Venedig/Italien	EUR	611	50,00
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid/Spanien	EUR	338	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechien	CZK	354.720	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	25.264	100,00
Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj/Slowenien	EUR	49.544	100,00
ArrivaBus Kft., Székesfehérvár/Ungarn	HUF	28.931.725	99,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac/Kroatien	HRK	5.387	68,06
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	3.212	100,00
Autoprometno poduzece d.d. Požega, Požega/Kroatien	HRK	72.166	66,02
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	EUR	5.889	100,00
Autotrans d.d., Cres/Kroatien	HRK	70.367	73,18
Autotrans Lika d.d., Otočac/Kroatien	HRK	2.491	58,14
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,67
Botniatag AB, Umeå/Schweden	SEK	407	60,00
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	238	100,00
BUS Service Järműjavító es Szolgáltatató Kft., Budapest/Ungarn	HUF	3.128.529	99,00
Busdan 32.1 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	39.218	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	96.061	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	199.187	100,00
BUSDAN 38 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	45.429	100,00
BUSDAN 39 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	25.761	100,00
BUSDAN 40 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	47.987	100,00
BUSDAN 42 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	13.143	100,00
Centrebuss Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	308	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/Tschechien	CZK	277.422	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	-1.251	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/Spanien	EUR	53.021	100,00
ESFERA BUS S.L., Madrid/Spanien	EUR	283	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	402	80,14
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	-39.789	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
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice/Slowenien	EUR	3.318	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno/Tschechien	CZK	64.258	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	14.953	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	78.323	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	115.974	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
NETOSEC S.L., Madrid/Spanien	EUR	30	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek/Kroatien	HRK	3.390	99,88
Premier Buses Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	2.000	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/Slowakei	EUR	1.245	60,50
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	-2	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.189	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	26.652	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	1.012	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	7.091	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	2.052	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	200	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	93,00
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-6	66,67
UCPLUS A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	6.276	100,00
Velebit Turist d.o.o., Gospić/Kroatien	HRK	-954	73,18
White Rose Bus Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	35.998	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	GBP	2.496	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/Vereinigtes Königreich	GBP	56	100,00
AT EQUITY			
AB Busspunkten Helsingborg, Helsingborg/Schweden ^{2),3)}	SEK	633	24,00
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2),4)}	EUR	5.291	50,00
ATOC Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	GBP	-16.961	23,81
Autopromet d.d. Slunj, Slunj/Kroatien ^{2),4)}	HRK	7.635	20,37
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁴⁾	EUR	90.746	31,50
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien ^{2),3)}	EUR	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ^{2),3)}	EUR	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ^{2),6)}	EUR	3	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	177	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien ^{2),4)}	EUR	115	30,01
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2),4)}	EUR	13.816	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien ^{2),3)}	EUR	10	58,73
London Overground Rail Operations Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),4),8)}	GBP	894	50,00
NRES Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	GBP	71	20,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ^{4),8)}	EUR	9.861	50,00
Rail Settlement Plan Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	GBP	-567	20,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Rail Staff Travel Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	GBP	- 2.208	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO)/Italien ^{2),4)}	EUR	56	33,33
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Pordenone/Italien ^{2),4)}	EUR	928	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2),4)}	EUR	125	24,98
Train Information Services Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	GBP	- 15	20,00
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ³⁾	EUR	63.060	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ^{2),3)}	EUR	2	50,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/Vereinigtes Königreich ^{2),3)}	GBP	0	42,47
WSMR (Holdings) Limited, London/Vereinigtes Königreich ^{2),3)}	GBP	0	50,00
DB SCHENKER			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France/Frankreich	EUR	1.674	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/Bahrain ¹⁾	BHD	895	49,00
Anterist+Schneider Zeebrugge BVBA, Zeebrugge/Belgien	EUR	1.723	100,00
AO Schenker, Moskau/Russland	RUB	- 268.954	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	7.623	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import- Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	1.845	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	1.142	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	1.273	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/Österreich	EUR	71	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	37.653	100,00
Cartrend GmbH, Karlsruhe	EUR	30	69,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	277.929	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh/Kambodscha	USD	2.281	100,00
DB Schenker LLC, Minsk/Belarus (Weißrussland)	BYN	718	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	27.823	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	528.778	99,94
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika ¹⁾	ZAR	63.150	47,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	- 38.314	100,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	827	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VES	8.707	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	5.078	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	25	69,00
Fastighets Aktieförbundet Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	7.414	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	2.649	100,00
Intertec Asia Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	8.884	69,00
Intertec Beteiligungs-GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	32.850	69,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	29	69,00
INTERTEC Polska Sp.oz.o., Nardarzyn/Polen	PLN	3.555	69,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	17	69,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	3.414	96,75
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake/USA	USD	- 711	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	85.994	100,00
KB Älgunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	16.863	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	32.675	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	68.592	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg/Schweden	SEK	129.765	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	24.962	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	132.136	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	49.155	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	80.397	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	53.116	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	174.822	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	555	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	12.594	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	1.029	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.712	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	34.856	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	43.700	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	58.221	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	66.006	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	41.909	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	9.659	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	37.669	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	25.471	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	37.548	100,00
KB Störheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	30.924	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	18.447	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	87.005	100,00
KB Tvetta-Valsta 4:5 Södertälje, Stockholm/Schweden	SEK	9.106	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	63.764	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	45.801	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoki Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	925	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	1.901	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland	EUR	1.341	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	661	100,00
Kiitoterminaalit Oy, Oulu/Finnland	EUR	625	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	10.591	100,00
Lauri Vähälä Oy, Oulu/Finnland	EUR	5.504	100,00
Loserco Andalucía, S.L., Cordoba/Spanien	EUR	1.085	100,00
Loserco Logistica y Servicios de Cordoba, S.L., Cordoba/Spanien	EUR	2.527	100,00
Loserco Malaga, S.L., Cordoba/Spanien	EUR	975	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	1.850	100,00
MTS HandelService GmbH, Landau in der Pfalz	EUR	26	69,00
MTS MarkenTechnikService GmbH & Co. KG, Rülzheim	EUR	61.171	69,00
MTS MarkenTechnikService Verwaltungs-GmbH, Rülzheim	EUR	146	69,00
PT. Schenker Petrolog Utama, Jakarta/Indonesien	USD	25.342	71,00
Redhead Freight Limited, Hounslow/Vereinigtes Königreich	GBP	- 3.378	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Redhead Holdings Limited, Hounslow/Vereinigtes Königreich	GBP	1.148	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia/Finnland	EUR	678	100,00
SCHENKER&CO AG, Wien/Österreich	EUR	141.714	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	807.820	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	574.448	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	55.650	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate ²⁾	AED	205.721	49,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	LAK	609.469	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	7.183	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand ²⁾	THB	446.881	49,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.851.686	49,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	2.007	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	149.769	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.839.080	100,00
Schenker AG&Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	EUR	176	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	132.510	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	EUR	1.699.098	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami/USA	USD	177.863	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	AOA	71.554	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	461.563	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	649.006	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	155.809	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	CNY	1.006	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	CNY	99.409	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	RUB	426.496	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	7.780.339	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	CNY	3.068.936	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	10.757	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	23.327	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	1.444	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	20.380	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	RSD	259.691	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	135.272	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	EUR	- 717	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	EUR	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Parañaque-Stadt/Philippinen	PHP	104.368	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., Sao Paulo/Brasilien	BRL	88.832	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	98.772	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	124.292	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	48.866	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	EUR	11.059	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	EUR	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	16.009	100,00
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	EUR	1.637	100,00
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	20.105	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	EUR	227.186	100,00
Schenker Global Management&Services GmbH, Essen	EUR	3.924	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Global Management&Services PTE. LTD., Singapur/Singapur	SGD	2.141	100,00
Schenker Global Management&Technology Center Americas Inc., Miami/USA	USD	1.294	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	EUR	155	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	5.444.894	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	2.579.472	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	32.007	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexico City/Mexiko	MXN	1.127.772	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI)/Italien	EUR	96.441	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China	CNY	152.579	50,00
Schenker Kazakhstan LLP, Almaty/Kasachstan	KZT	- 27.651	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	OMR	884	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	KRW	94.330.459	100,00
Schenker Limited, London/Vereinigtes Königreich	GBP	53.224	100,00
Schenker Limited, Nairobi/Kenia	KES	- 151.219	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka/Bangladesch ²⁾	BDT	391.801	40,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	CNY	38.496	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	23.873	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	88.684	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing/China	CNY	281.556	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	CNY	58.801	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia ²⁾	MYR	336.033	40,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	135.247	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	14.852	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	130.629	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand ²⁾	THB	- 148.407	49,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	89.244	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	91.561	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	PHP	19.128	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate ²⁾	AED	42.218	49,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	75.584	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	RON	349.968	99,53
Schenker Logistics S.A., Barcelona/Spanien	EUR	119.930	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	72.086.684	51,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha/Katar ²⁾	QAR	2.764	49,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	5.773	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	PHP	382.687	99,94
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	MAD	14.926	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	316.301	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	MMK	4.568.203	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	NAD	- 5.826	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	30.911	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós/Ungarn	HUF	6.687.424	100,00
Schenker NV, Antwerpen/Belgien	EUR	27.975	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha/Katar ¹⁰⁾	QAR	2.040	49,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	117.286	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	99.476	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	USD	1.406	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	- 1.120	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic/Philippinen	PHP	89.338	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	PHP	939.636	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	503.132	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	EUR	44.441	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	GTQ	- 22.380	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	6.783	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	27.304	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	74.971	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	47.890	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	SGD	431.917	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	193.454	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	286.386	99,68
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	CZK	1.427.135	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	EUR	5.809	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	5.661	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	12.546	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	21.926	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	5.014	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	VND	956.145.803	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	203.144	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	211.336	55,00
Schenker Ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	7.245	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	6.912.271	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	EUR	5.270	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	390	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	EUR	3.273	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	10.757	62,10
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	1.181	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	EUR	13.086	100,00
Transportes Santos Campos S.A., Benicarlo (Castellon)/Spanien	EUR	5.824	100,00
Transport-Gesellschaft mit beschränkter Haftung (vormals J. Hevecke TRG) i. L., Hamburg	EUR	484	96,70

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Transworld Asig – Broker de Asigurare SRL, Bukarest/Rumänien	RON	348	99,53
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	EUR	1.071	100,00
Vähälä Logistics Oy, Oulu/Finnland	EUR	11.969	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.791	69,00
AT EQUITY			
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien ^{2),4)}	EUR	12.037	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2),4)}	CHF	3.101	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden ^{2),4)}	EUR	115	33,33
Bäckebols Akeri AB, Göteborg/Schweden ^{2),3)}	SEK	56.002	35,00
BTU – Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2),3)}	SEK	6.354	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2),3)}	EUR	97	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Krfitel ^{2),4)}	EUR	2.943	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2),4)}	NOK	17.745	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ⁴⁾	EUR	1.214	20,00
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ^{2),4)}	MDL	12.907	33,17
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien ^{2),3)}	EUR	407	24,75
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ^{2),4)}	EUR	1.043	20,00
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ^{2),3)}	SEK	18.863	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2),4)}	NOK	15.680	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁸⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

¹⁰⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.

¹¹⁾ Die Konsolidierung erfolgt aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen, die dem DB-Konzern die Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten verschaffen.

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 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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.

Gem. § 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 als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Finanzberichts »Lagebericht und Jahresabschluss 2021« – 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 oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, 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 9. März 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-6 40 31
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



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



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-6 10 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.



- **DB-Servicenummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter bahn.de/hilfe  finden Kund:innen 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, LinkedIn, TikTok und Twitter.

Personenverkehr

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



NACHHALTIGE PRODUKTION



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



RECYCLED
Papier aus
Recyclingmaterial
FSC® C016267



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
 1,3,4 DB AG / Max Lautenschläger

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

TITELBILD

Bahnfahren ist Klimaschutz

Seit 2018 fahren unsere Reisenden im Fernverkehr noch umweltfreundlicher in den ICE-, Intercity- und EC-Zügen innerhalb Deutschlands mit 100% Ökostrom. Damit ist der DB-Konzern schon heute der größte Ökostromverbraucher in Deutschland. Unser Ziel ist es, bis 2040 komplett klimaneutral zu sein.

