



Deutsche Bahn AG

Lagebericht und
Jahresabschluss 2022

INHALT

- | | | | | | |
|---|---|------------------------------------|-----|---|-----------------------|
| 1 | → | Vorwort des Vorstandsvorsitzenden | 8 | → | Lagebericht |
| 3 | → | Der Vorstand der Deutschen Bahn AG | 75 | → | Jahresabschluss |
| 4 | → | Bericht des Aufsichtsrats | 100 | → | Weitere Informationen |

ORGANIGRAMM DEUTSCHE BAHN KONZERN

DB-Konzern

VORSTAND

Vorsitzender

Digitalisierung & Technik

Personal & Recht

Finanzen & Logistik

Personenfernverkehr

Regionalverkehr

Güterverkehr

Infrastruktur

GESCHÄFTSFELDER

DB Schenker

DB Arriva

DB Fernverkehr

DB Regio

DB Cargo

DB Netze
Fahrweg

DB Netze
Personen-
bahnhöfe

DB Netze
Energie

■ Großbeteiligungen

■ Systemverbund Bahn

DIE AUSBAUSTEINE DER STARKEN SCHIENE

Ausbausteine zur Organisation der Verkehrsverlagerung

Robuster

Schlag-
kräftiger

Moderner

1

Ausbau
Infra-
struktur

6

Starke
Regelorga-
nisation

11

Deutsch-
land
im Takt

2

Digitale
Schiene
Deutsch-
land

7

Verant-
wortung im
Verbund

12

Ausrich-
tung auf
Wachstums-
segmente

3

Kapazitäts-
manage-
ment Netz

8

Starke
Funktionen

13

Digitale
Platt-
formen

4

Ausbau
Flotte und
Werke

9

Stabile
Prozesse

14

Neue
Mobilitäts-
formen

5

100.000
Mitarbei-
tende

10

15 Aus-
bausteine
der Mitar-
beitenden

15

Smarte
Services

+

Umwelt
und 100%
Grünstrom

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Liebe Leser:innen,

das zentrale Merkmal unserer Zeit ist der Wandel. Nicht nur im positiven Sinne, wie die Ereignisse und Entwicklungen des vergangenen Jahres mehr als deutlich machen. Auch der Klimawandel zwingt uns, uns anzupassen. Wir müssen alles tun, um seine Folgen abzumildern. Die Eisenbahn ist dafür unverzichtbar. Das ist nicht nur unsere Überzeugung, sondern politisch wie gesellschaftlich Konsens: Mobilität geht in Zukunft nur noch klimafreundlich. Und diese Entwicklung ist in vollem Gange.

Die schnelle Rückkehr unserer Kund:innen im vergangenen Jahr belegt das eindrucksvoll. Im Fernverkehr konnten wir unseren Umsatz gegenüber dem Vorjahr um mehr als zwei Milliarden Euro steigern und zum Beispiel im Sommer wie über die Weihnachtstage auch wieder Fahrgastrekorde verzeichnen. Bei den Privatreisen liegen wir über dem Niveau von 2019. Auch der Regionalverkehr erholt sich und hat durch das 9-Euro-Ticket einen besonderen Schub erhalten.

Dass die Menschen wieder zurückkommen, ist einer von drei Gründen dafür, dass das vergangene Jahr trotz eines mehr als herausfordernden Umfelds – mit Rekordinflation, Energiekrise und Rezessionsorgen – für den DB-Konzern ein wirtschaftlicher Erfolg war: Unterm Strich steht ein operativer Gewinn von 1,25 Milliarden Euro. Unser für 2022 ausgegebenes Ziel, eine »schwarze Null« zu erreichen, konnten wir damit übertreffen.

Ein weiterer Grund für das positive operative Ergebnis waren Energiepreissicherungen und langfristige Lieferverträge, weswegen wir 2022 noch nicht so stark von der hohen Inflation und hier besonders den steigenden Energiekosten betroffen waren. Und drittens: Die Logistik hat weiter geboomt. DB Schenker hat sich hervorragend entwickelt und konnte den höchsten Gewinn seiner Unternehmensgeschichte erzielen.

2022 war für uns als DB aber auch das Jahr, in dem das Schienennetz seine Belastungsgrenze erreicht hat. Es ist zu alt, zu störanfällig und hat zu wenig Kapazität: Im Personengenauso wie im Schienengüterverkehr konnten wir deshalb nicht die Qualität bieten, die unsere Kund:innen zu Recht von uns erwarten und die auch unser eigener Anspruch ist. Deshalb war für alle Beteiligten klar: Wir müssen radikal umsteuern. Deutschland braucht eine robuste und leistungsfähige Infrastruktur. Das bedeutet: Wie wir das Schienennetz sanieren und modernisieren – das müssen wir ab sofort gänzlich anders angehen.

»2022 war für den DB-Konzern ein wirtschaftlich erfolgreiches Jahr.«

»Wir werden die Sanierung des Schienennetzes künftig gänzlich anders angehen.«

Für diesen Wandel haben wir im vergangenen Jahr entscheidende Weichen gestellt. Wir haben gemeinsam mit dem Bund die in der akuten Krise liegende Chance ergriffen, nachhaltige, strukturelle Veränderungen auf den Weg zu bringen: Bis 2030 werden wir gemeinsam mit dem Bund und im Schulterschluss mit der gesamten Branche die hochbelasteten Abschnitte in unserem Schienennetz zu einem Hochleistungsnetz ausbauen – einem Netz, das hält, was der Name verspricht, und die Grundlage für mehr Qualität und Wachstum bildet. Die ersten Korridore stehen bereits fest: Die Generalsanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim beginnt im Sommer 2024. Ein Jahr später

folgen die Strecken Hamburg–Berlin und Emmerich–Oberhausen. 2023 ist ein Jahr des Übergangs, in dem wir alles, was für die Umsetzung des Hochleistungsnetzes nötig ist, auf den Weg bringen.

Aber das ist nicht die einzige Zäsur: Zusammen mit dem Bund sind wir mitten in der Entwicklung und Umsetzung einer neuen Architektur für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. So wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, wird sich die Infrastruktur am größtmöglichen Nutzen für die Allgemeinheit ausrichten. Dieses Vorhaben deckt sich mit dem Anspruch, den wir mit unserer Strategie der »Starken Schiene« formuliert haben: Wir sehen es als unsere gesellschaftliche Verantwortung an, alles zu tun, um die Klimaziele und die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und Europa zu stärken. Ausdruck dieser Verantwortung ist auch unser Bekenntnis zu nachhaltiger und verantwortungsvoller Unternehmensführung und den Prinzipien des UN Global Compact.

Das Jahr 2023 markiert den Umbruch zu einer neuen Zeit. Es bietet die große Chance, die klimafreundliche Schiene durch strukturelle Veränderungen noch einen entscheidenden Schritt voranzubringen. Deshalb freuen wir uns auch auf den Start des Deutschland-Tickets als Nachfolger des 9-Euro-Tickets: Es ist ein weiteres starkes Argument für den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel.

»Ich bin überzeugt: Der Eisenbahn gehört die Zukunft!«

Klar ist: Die gesamtwirtschaftliche Lage bleibt herausfordernd. Auch wir werden uns mit massiven Kostensteigerungen auseinandersetzen müssen, etwa durch stark gestiegene Energiekosten und Einkaufspreise. Aber ich bin überzeugt: Der Eisenbahn gehört die Zukunft! Das zeigt die Nachfrage, die sich trotz aller Krisen weiter stark erholt hat. Das zeigt die Geschlossenheit, mit der Politik und Gesellschaft sich für ihre Stärkung einsetzen.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

DER VORSTAND DER DEUTSCHEN BAHN AG



MARTIN SEILER
Personal&Recht

EVELYN PALLA
Regionalverkehr

BERTHOLD HUBER
Infrastruktur

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender

DR. SIGRID NIKUTTA
Güterverkehr

DR. LEVIN HOLLE
Finanzen&Logistik

**DR. DANIELA GERD
TOM MARKOTTEN**
Digitalisierung&Technik

DR. MICHAEL PETERSON
Personenfernverkehr

Die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder
finden Sie [online](#)

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



WERNER GATZERT
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle

Entwicklung der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen. Dem Aufsichtsrat wurde darüber hinaus in einer Informationsveranstaltung der Jahresabschluss 2021 in Vorbereitung der Beschlussfassung in der Bilanzsitzung ausführlich vorgestellt. Im Berichtszeitraum haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats mindestens an der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. Im Berichtszeitraum hat der Aufsichtsrat vier 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 Geschäftsjahr 2022, wie auch schon im Vorjahr, nach wie vor die erheblichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns).

In diesem Kontext wurden auch Fragen der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern, die Verschuldungssituation des Unternehmens, Fragen des Corona-Schadensausgleichs und die Entwicklung der wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte erörtert. Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart – Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung der Großprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm und hat in einer Sondersitzung die im Ergebnis einer Termin- und Kostenanalyse beantragte Anpassung des Gesamtwertumfangs und des Finanzierungsrahmens genehmigt.

Der Aufsichtsrat hat weitere wesentliche Einzelsachverhalte beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Hierzu gehörten im Berichtszeitraum eine Veränderung der Geschäftsverteilung, mit der Personenfernverkehr und Regionalverkehr als eigenständige Vorstandsressorts ausgeprägt wurden, und damit einhergehend die Bestellung zweier Vorstandsmitglieder für diese Ressorts. Nachdem im Berichtsjahr ein Ausschreibungsverfahren für die konzernweiten Abschlussprüfungsleistungen abgeschlossen werden konnte, hat der Aufsichtsrat eine entsprechende Beschlussempfehlung an die Hauptversammlung verabschiedet. Turnusmäßig

hat der Aufsichtsrat wiederum Zielgrößen für die gleichberechtigte Teilhabe von Männern und Frauen in Führungspositionen sowohl für den Vorstand als auch für den Aufsichtsrat der DB AG beraten und mit einer 50%-Quote für beide Gremien bis zum Stichtag 30. Juni 2027 ambitionierte Ziele gesteckt. Diskutiert und entschieden hat der Aufsichtsrat ferner Veränderungen bei Beteiligungen, wie den Erwerb der USA Truck Inc., Van Buren/USA, sowie die Veräußerung von Anteilen an fünf Landesgesellschaften von DB Arriva und der MarkenTechnikService GmbH & Co KG. Zuletzt hat der Aufsichtsrat auch die mögliche Veräußerung der Schenker AG beraten und notwendige Vorbereitungsarbeiten hierfür gebilligt. Nach dem Ausfall der Zugfunksteuerung GSM-R in Norddeutschland im Oktober 2022 hat der Aufsichtsrat diesen Vorfall und mögliche Schlussfolgerungen hieraus im Rahmen einer Sondersitzung erörtert. Der Aufsichtsrat hat ferner in seiner Dezembersitzung das Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2023 gebilligt.

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 vier turnusmäßigen Sitzungen und zu einer außerordentlichen Sitzung 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 in vier turnusmäßigen, drei außerordentlichen Sitzungen und einer Telefonkonferenz getagt und sich intensiv, in Vorbereitung der Erörterungen im Plenum des Aufsichtsrats, auf Grundlage der jeweils aktuellen Monats- bzw. Halbjahreszahlen mit der wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder befasst. Arbeitsschwerpunkt des Ausschusses im Berichtszeitraum war die Steuerung und Begleitung des Ausschreibungsprozesses für die Abschlussprüfungsleistungen. Die Angebote der Bieter wurden dem Ausschuss von den Bewerbern im Rahmen eines Sondertermins präsentiert. Mit den wesentlichen fachlichen wie ökonomischen Aspekten der Angebote hat der Ausschuss sich im Rahmen seiner turnusmäßigen Sitzungen sowie in mehreren Sonderterminen ausführlich befasst und nach eingehender Abwägung eine Empfehlung zur Vergabe an den Aufsichtsrat abgegeben. Ferner hat der Ausschuss turnusmäßig die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21

auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands erörtert, die jeweils von den Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde. Die Kostenentwicklung, insbesondere die Ergebnisse einer durchgeführten Termin- und Kostenanalyse, wurden in Vorbereitung der Befassung des Aufsichtsratsplenums ebenfalls in einer außerordentlichen Sitzung vertieft betrachtet. Zudem wurden im Ausschuss der Risikobericht, die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über konzernerhebliche Compliance-Themen unterrichten lassen. Der Chief Compliance Officer berichtet dort regelmäßig über seine Arbeit sowie u. a. konzernerhebliche Fälle (weitere Informationen zu den [Compliance-Instrumenten des DB-Konzerns](#); [Integrierter Bericht 2022 des DB-Konzerns](#) 186ff.). Ebenso berichtet die Konzernrevision dem Ausschuss turnusmäßig über das Revisionsprogramm und die wesentlichen Erkenntnisse der Revisionstätigkeit. Auch lässt sich der Ausschuss regelmäßig zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten berichten. Je nach Sachverhalt werden die Gremien im Einzelfall auch unmittelbar über konzernerhebliche/kritische Sachverhalte informiert. Der Ausschuss hat zudem die Ergebnisse eines beauftragten Reviews zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München erörtert und die vom Vorstand beantragten M&A-Entscheidungen in Vorbereitung der Befassung des AR-Plenums beraten. 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 vier turnusmäßigen sowie vier außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten für den Aufsichtsrat vorbereitet, Vergütungsfragen für die Mitglieder des Vorstands diskutiert sowie die jeweiligen Beschlussfassungen des Aufsichtsrats hierzu vorbereitet. In weiteren Terminen wurden Möglichkeiten einer methodischen Anpassung des Short-term Incentives (STI) für den Vorstand erörtert.

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 Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des PCGK 2020 im DB-Konzern befasst. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurden die rund 100 Empfehlungen zum größten Teil umgesetzt. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit im Geschäftsjahr 2023 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 2022 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 24. März 2023 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 29. März 2023 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2022 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

- Mit Wirkung zum 30. April 2022 wurde die Bestellung von Herrn Ronald Pofalla als Vorstandsmitglied der DB AG einvernehmlich aufgehoben.
- In der turnusmäßigen Aufsichtsratssitzung vom 23. Juni 2022 wurde Frau Evelyn Palla mit Wirkung zum 1. Juli 2022 für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das in gleicher Sitzung neu geschaffene Ressort Regionalverkehr und
- Herr Dr. Michael Peterson ebenfalls mit Wirkung zum 1. Juli 2022 für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das ebenfalls in gleicher Sitzung neu eingerichtete Ressort Personenfernverkehr bestellt.
- Das Ressort Infrastruktur führt seit dem 1. Juli 2022 Herr Berthold Huber.
- Herr Christian Schmidt hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2022 niedergelegt, ebenso haben Frau Kirsten Lühmann und Herr Eckhardt Rehberg ihr jeweiliges Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juni 2022 niedergelegt. Mit Wirkung zum 16. Juni 2022 wurden daher Herr Stefan Gelbhaar (MdB), Frau Dorothee Martin (MdB) und Herr Bernd Reuther (MdB) zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DB AG in der außerordentlichen Hauptversammlung am 16. Juni 2022 gewählt. Mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juni 2022 haben jeweils Herr Enak Ferlemann und Frau Elisabeth Winkelmeier-Becker ihre Aufsichtsratsmandate niedergelegt. Mit Wirkung zum 16. Juni 2022 wurden Frau Staatssekretärin Susanne Henckel, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), und Frau Staatssekretärin Anja Hajduk, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), für die verbleibende Bestellperiode in den Aufsichtsrat der DB AG entsandt. Herr Michael Odenwald, Staatssekretär a. D., hat sein Mandat und damit verbunden auch das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden mit Wirkung zum Ablauf des 22. Juli 2022, Frau Dr. Ingrid Hengster hat ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 19. August 2022 niedergelegt. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. September 2022 wurde Herr Staatssekretär Werner Gatzer in das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. In der außerordentlichen Hauptversammlung vom 29. September 2022 wurden Frau Daniela Mattheus mit Wirkung zum

1. Oktober 2022 und in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 7. Dezember 2022 Herr Michael Sven Puschel jeweils mit sofortiger Wirkung für die verbleibende Amtszeit in den Aufsichtsrat der DB AG gewählt. Herr Jürgen Beuttler und Herr Mario Reiß haben ihre Aufsichtsrats-tätigkeit jeweils mit Wirkung zum Ablauf des 31. Juli 2022 beendet. Herr Klaus-Dieter Hommel hat sein Aufsichtsrats-mandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2022 und Herr Jürgen Knörzer hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 31. Oktober 2022 niedergelegt. Im Wege der gerichtlichen Bestellung des Amtsgerichts Charlottenburg wurden mit Wirkung zum 13. September 2022 Herr Alexander Kaczmarek und Herr Klaus-Peter Schölzke zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DB AG bestellt. Ebenfalls im Wege der gerichtlichen Bestellung mit Wirkung zum 8. Dezember 2022 wurden Herr Ralf Damde und Herr Manfred Scholze zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DB AG bestellt. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Dezember 2022 wurde Herr Martin Burkert zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

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 Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2023

Für den Aufsichtsrat

Werner Gatzer
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).

2022 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 gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen.

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.

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Personenverkehr des DB-Konzerns waren 2022 v. a. im ersten Quartal 2022 noch spürbar. Seit April 2022 zeichnete sich eine deutliche Erholung ab. Die Nachfrage im Schienengüterverkehr schwächte sich nach einem von Basiseffekten geprägten starken Auftakt 2022 im Jahresverlauf deutlich ab. Die infolge des Ukraine-Kriegs massiv steigenden Energie- und Kraftstoffkosten belasteten v. a. die Transporteure.

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war u. a. infolge der Nachfrageerholung sowie der anhaltend positiven Geschäftsentwicklung von DB Schenker stark verbessert. Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) des DB-Konzerns entwickelte sich wieder spürbar besser. Im Personen- und Schienengüterverkehr blieb die Situation aber angespannt.

Die DBAG 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 2022 verschiedene Maßnahmen umgesetzt: Die Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr wurde 2022 auf reduziertem Niveau fortgesetzt, erneuter Ersatz der Dividendenzahlung durch Bundesmittel zur Durchführung von Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie weitere Kompensationen für coronabedingte Schäden, die 2022 nach Freigabe durch die Europäische Kommission ausgezahlt wurden. Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wurde ebenfalls 2022 fortgesetzt. Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig. Zudem führte der Bund ein temporäres 9-Euro-Ticket von Juni bis August 2022 zur Steigerung der Nachfrage im Regionalverkehr ein.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird über das Beteiligungsergebnis maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. 2022 verzeichnete das Beteiligungsergebnis einen spürbaren Anstieg, blieb aber weiterhin negativ. Hier wirkte v. a. die Entwicklung der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Netz AG sowie der Schenker AG ergebnisverbessernd. Gegenläufig dämpfend wirkte die Ergebnisentwicklung der DB Cargo AG. Der Jahresfehlbetrag der DB AG verringerte sich in der Folge deutlich.

GRUNDLAGEN

- Der DB-Konzern → 9
- Umfeldentwicklungen → 13
- Rechtliche Themen → 18

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 die Personenverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns in Deutschland, seine Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 340.000 Mitarbeitende. Der Fokus der Geschäftstätigkeit liegt auf dem Schienenverkehr in Deutschland.

Das elementare Anliegen des DB-Konzerns ist die Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Hierfür setzt er auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. In Deutschland

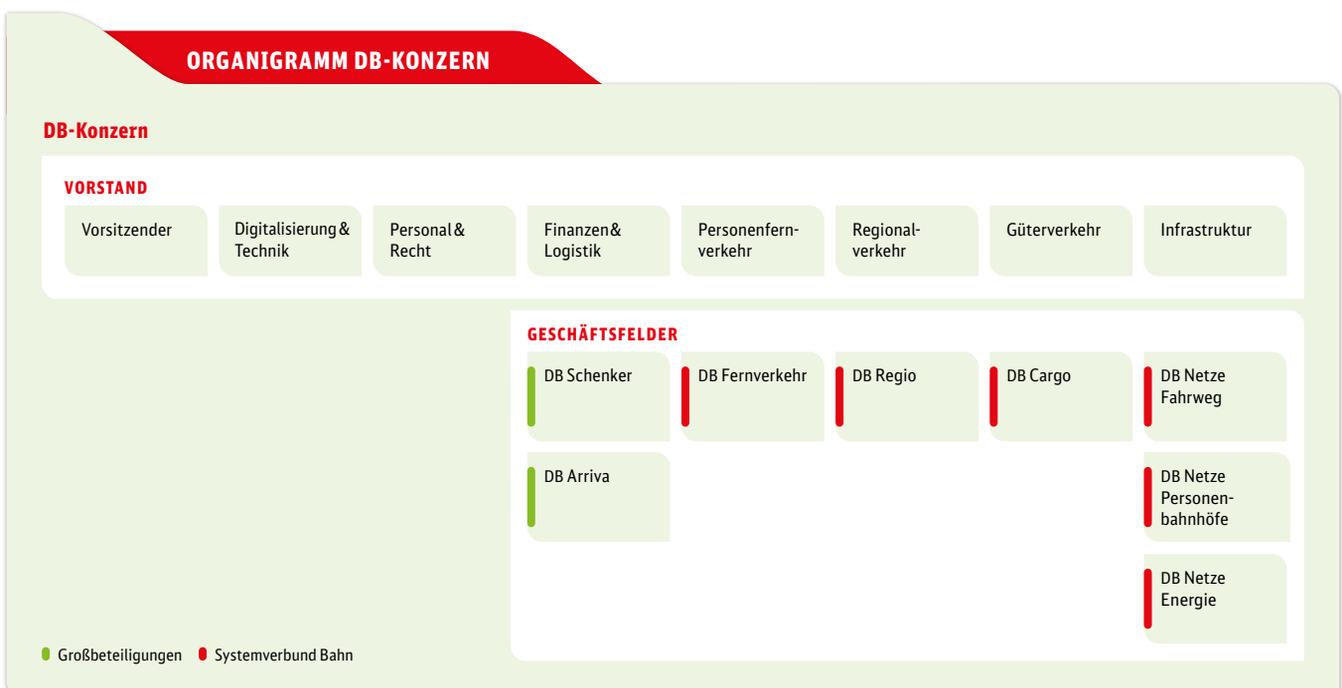
betreibt er das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Der DB-Konzern ist auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

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. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland. 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 System GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 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 zu Infrastrukturzugang und -entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind die Basis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentliche Eckpfeiler für ein profitables Geschäft sind die nachhaltige Finanzierung der bestehenden Infrastruktur und deren bedarfsgerechter Ausbau. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

Der DB-Konzern fokussiert sich mit der Strategie Starke Schiene auf die Geschäftstätigkeit des Systemverbunds Bahn. Als Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene hat die Steigerung der Betriebsqualität und perspektivisch der Kapazität oberste Priorität. Zur Erreichung dieser Ziele sieht der Koalitionsvertrag der Bundesregierung u. a. vor, die Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG innerhalb des DB-Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammenzulegen.

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

- Strategisch relevante Beteiligungen wie DB Schenker werden als Finanzbeteiligungen geführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des Netzwerks konzentrieren. Ende 2022 hat der Aufsichtsrat den Vorstand beauftragt, Verkaufsoptionen für DB Schenker zu prüfen.
- Der Wertbeitrag der Großbeteiligung DB Arriva für die Starke Schiene ist operativ und strategisch gering. 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 er gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um seine operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, seine Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Der Systemverbund Bahn stellt den wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns dar. Zudem entwickelt der DB-Konzern sukzessive sein Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Logistik weiter, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- Die Aktivitäten des DB-Konzerns im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. 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 hat der DB-Konzern frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend 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 er 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 der wirtschaftliche Erfolg des DB-Konzerns von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den Entwicklungen auf den relevanten Märkten beeinflusst:

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird abgesehen von Sondereffekten wie der Corona-Pandemie 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 seines 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 seiner Marktaktivitäten sowie seinen Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeitet der DB-Konzern systematisch an der Optimierung seiner operativen Werttreiber.

Das Betreiben von 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 seine Kunden steht dabei im Zentrum seiner Aktivitäten. Durch den Ausbau seiner Angebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Customer-Loyalty-Programme, sowie die Integration neuer Mobilitätsformen und die intelligente Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln will der DB-Konzern zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

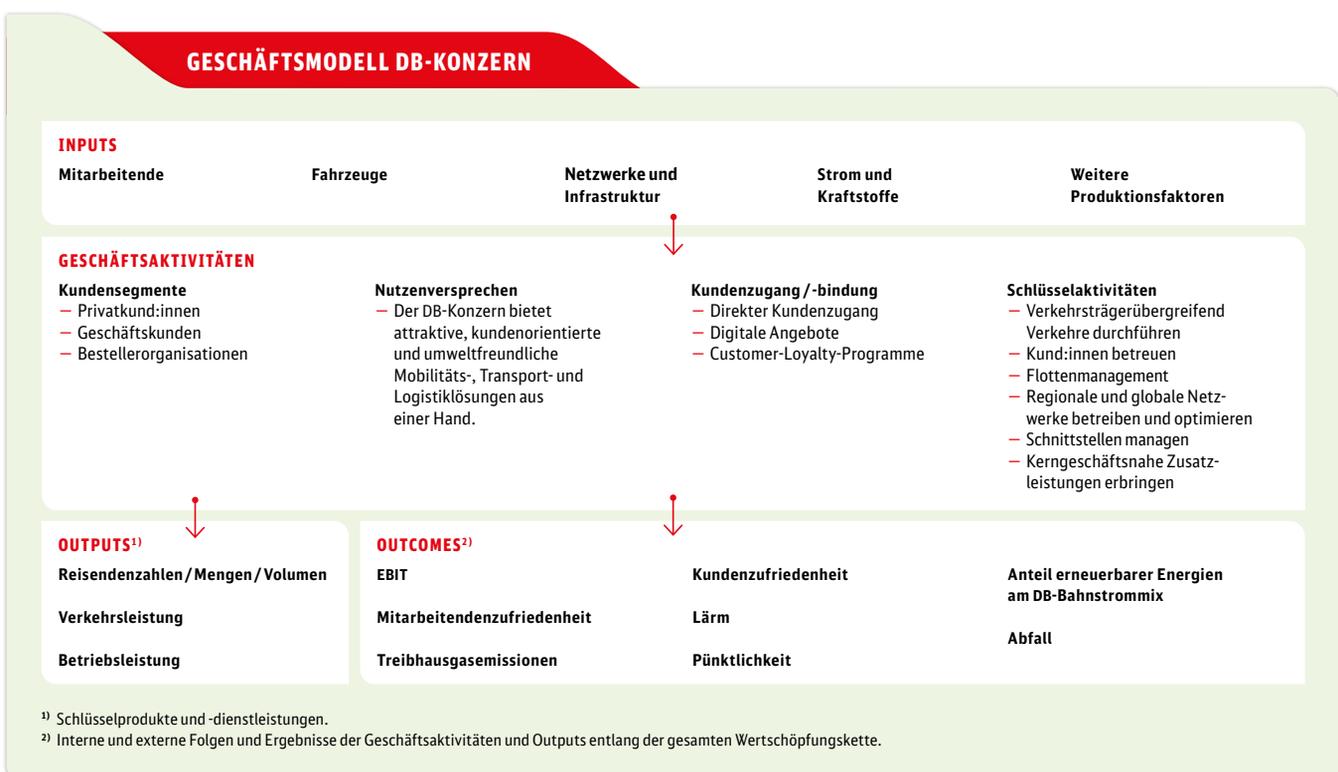
Die marktbezogene Auslastung seiner Netzwerke und die Marktanteile misst der DB-Konzern i. d. R. anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

Mit seinen nationalen und internationalen Tochtergesellschaften ist er als DB-Konzern in nahezu allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig. Das umfassende Leistungsportfolio ermöglicht es ihm, seinen 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.
- **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 ihm, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann nur im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Auch seine Kunden profitieren vom integrierten Konzern. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger bietet der DB-Konzern seinen Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand.
- **Wirkungsfeld Europa:** 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 Wirkungsfeld des DB-Konzerns. 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 er seinen Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
- **Digitalisierung:** Der DB-Konzern nutzt die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass er auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in sein Produktportfolio integriert und auch Plattformen an seinen Kundenschnittstellen etabliert. Auf der anderen Seite unterstützt der DB-Konzern seine internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz, um mit effizienten Prozessen den Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Der hohe Stellenwert von Nachhaltigkeit und dabei insbesondere die Bedeutung von Klimaschutz spiegeln sich neben der Verankerung in der Strategie Starke Schiene auch in der Nachhaltigkeitsorganisation des DB-Konzerns wider. Die Verantwortung für die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt – und somit für klimabedingte Chancen und Risiken – obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird vom Vorsitzenden des Vorstands (CEO) der DB AG ausgeübt. Die Perspektive des CSO ist damit bei allen wichtigen Konzernentscheidungen in einer sehr zentralen Rolle mit eingebunden. Auch im Hinblick auf klimarelevante Entscheidungen war der CEO in seiner Doppelfunktion maßgeblich an der Entwicklung der Strategie Starke Schiene beteiligt. Ein zentraler Bestandteil ist die Grüne Transformation des DB-Konzerns, in deren Rahmen sukzessive alle Produkte, Dienstleistungen und Betriebsabläufe umweltfreundlicher gestaltet werden. Vorstand und Aufsichtsrat geben die klimabezogenen Ziele für den DB-Konzern sowie für die jeweiligen Tochtergesellschaften vor. Im Rahmen der Mittelfristplanung hat der Vorstand 2022 die Starterpakete für den Dieselausstieg und die Wärmewende beschlossen.

Die übergreifende Koordination konzernweiter Nachhaltigkeitsthemen obliegt der zentralen Organisationseinheit Nachhaltigkeit und Umwelt mit ihren fünf Fachabteilungen. Die Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt ist die höchste Position mit Zuständigkeit für nachhaltigkeits- und klimarelevante Themen unterhalb des DB-Konzernvorstands und berichtet direkt an den CEO. 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 die Klimaschutz- und Lärmschutzziele des DB-Konzerns. Die Geschäftsfelder tragen die Umsetzungsverantwortung der Ziele, Strategien und Maßnahmen. 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 obliegt den jeweiligen Fachabteilungen des Bereichs. Übergreifend nutzen wir Umfeldbeobachtungstools wie z. B. eine Watchlist, mit der wir laufende Umweltgesetzgebungsverfahren beobachten, oder einen Newsletter, der wöchentlich aktuelle Entwicklungen rund um das Thema Nachhaltigkeit zusammenfasst. Der Aufbau weiterer Umfeldbeobachtungstools, das Engagement in Nachhaltigkeitsnetzwerken, die

Teilnahme an ESG-Ratings und Rankings sowie die Mitarbeit in nationalen und internationalen Netzwerken 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 Klimaschutzthemen 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 Klimaschutzthemen informiert. Der Leistungsstand bei der Treibhausgasreduzierung, beim Lärmschutz und zukünftig auch beim Ressourcenschutz wird im Rahmen von unterjährig regelmäßig stattfindenden Performance Review Meetings überprüft, an denen der Konzernvorstand und die Geschäftsfeldleitungen teilnehmen. Der CEO wird zu umweltrelevanten Themen durch regelmäßige Briefings, monatliche Jours fixes mit dem Leiter des Bereichs Nachhaltigkeit und Umwelt sowie regelmäßige vertiefende Workshops zu Strategien und Zielen im Bereich der Umwelt informiert.

Die Ausgestaltung der variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern und leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen im DB-Konzern ist wesentlich an Nachhaltigkeitszielen und insbesondere einer spürbaren CO₂e-Reduktion im Verkehrssektor in Deutschland im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung ausgerichtet. Maßgeblich hierfür ist eine deutliche Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene. Daher wurde 2022 der Beitrag zum Klimaschutz in der langfristigen variablen Vergütung von leitenden Angestellten sowie Vorstandsmitgliedern in Form von Volumenzielen zur Umsetzung der Verkehrsverlagerung berücksichtigt, die sich positiv auf die CO₂e-Reduktion im Verkehrssektor auswirken, aber keine Auswirkungen auf die CO₂e-Emissionen des DB-Konzerns haben. Darüber hinaus enthält die kurzfristige variable Vergütung der weiteren Mitarbeitendengruppen in 2022 auch ein explizites Ziel zur Reduktion der CO₂e-Emissionen des DB-Konzerns. Ab 2023 ist auch eine Zielsetzung zum Ausbau des Anteils an erneuerbaren Energien am Bahnstrommix in der langfristigen Vergütung verankert.

2022 wurde das erste konzernweite Traineeprogramm Nachhaltigkeit ins Leben gerufen. Im ersten Jahrgang nehmen insgesamt zwölf Trainees teil, die in dem 18-monatigen Programm übergreifende Kompetenzen im Nachhaltigkeitsmanagement aufbauen.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

BUNDESHAUSHALT 2022

Anfang Juni 2022 wurde der Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Für die Schiene gab es im Bundeshaushalt 2022 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen:

- Die coronabezogenen Kompensationsmaßnahmen des Bundes wurden 2022 fortgesetzt. Diese umfassen v. a. die Trassenpreisförderung Fernverkehr, die unverminderte Fortzahlung von Mitteln für Ersatzinvestitionen im Rahmen der LuFV trotz Dividendenentfall sowie die Mittel für Schadenskompensationen.
- Die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 3,7 Mrd. € in 2022 zur Finanzierung des 9-Euro-Tickets im Rahmen des Energieentlastungspakets (2,5 Mrd. €) sowie zur Fortsetzung der hälftigen Finanzierung der Corona-Branchenlösung für den Regionalverkehr gemeinsam mit den Bundesländern.
- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschiene- wege wurden von 1,56 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € erhöht.
- Die Mittel für Lärmsanierung stiegen von 139 Mio. € auf 185 Mio. €.
- Die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr wurde von 80 Mio. € auf 40 Mio. € reduziert.

BUNDESHAUSHALT 2023

Ende November 2022 wurde der Bundeshaushalt 2023 beschlossen. Gegenüber dem Regierungsentwurf von 2022 gab es für die Schiene einige Verbesserungen. Wesentlicher Hintergrund hierfür war die Entscheidung des Koalitionsausschusses, im Rahmen des sog. dritten Entlastungspakets die Mittel für die Schiene für 2023 um 500 Mio. € und die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre um 1 Mrd. € zu erhöhen. Gegenüber den Ansätzen für 2022 gibt es u. a. folgende wesentliche Entwicklungen für die Schiene:

- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschiene- wege werden von 1,9 Mrd. € 2022 auf 2,0 Mrd. € erhöht.
- Die Dotierung für den European-Rail-Traffic-Management-System-(ERTMS-)Titel zur Digitalisierung steigt von 612 Mio. € auf 638 Mio. €.
- Für Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Umsetzung des Deutschland-Takts sind 58 Mio. € eingeplant (2022: 11 Mio. €).
- Die Mittel für attraktive Bahnhöfe werden von 165 Mio. € auf 262 Mio. € erhöht und eine Aufwandsförderung ermöglicht.

- Die Förderung des Einzelwagenverkehrs wird mit einer Erhöhung der Anlagenpreisförderung von 40 Mio. € auf 85 Mio. € sowie der Einführung eines zusätzlichen Förderinstruments i. H. v. 80 Mio. € deutlich gestärkt.
- Darüber hinaus wird die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht.
- Für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr sind 2023 Mittel i. H. v. 130 Mio. € vorgesehen (2022: 552 Mio. €).
- Die zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden insbesondere für den Bedarfsplan, den ERTMS-Titel, attraktive Bahnhöfe und die neue Förderung für den Einzelwagenverkehr eingeplant.

Neben der Erhöhung dieser Schienentitel wurden im Rahmen des im Dezember 2022 beschlossenen Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel erhöht.

ENTLASTUNGSPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Angesichts stark gestiegener Energiepreise hat der Bund Entlastungen beschlossen. Hierdurch ist u. a. die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zum 1. Juli 2022 entfallen. Die Finanzierung der Förderung der erneuerbaren Energien nach dem EEG erfolgt seit dem 1. Juli 2022 aus dem Bundeshaushalt.

Ebenfalls zur Entlastung der Bürger:innen wurden für die Monate Juni, Juli und August 2022 die Energiesteuern auf Mineralöl gesenkt und ein 9-Euro-Ticket zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs eingeführt.

In einem weiteren Entlastungspaket hat der Bund Kredit- und Bürgschaftsprogramme für vom Krieg betroffene Unternehmen zur Verfügung gestellt. Außerdem können für »branchenübergreifende große Unternehmen der Realwirtschaft« Eigenkapitalhilfen erfolgen. Energieintensive Unternehmen können zeitlich befristete Zuschüsse aufgrund gestiegener Energiepreise erhalten. Dabei wird die Preisdifferenz oberhalb einer Verdopplung des Erdgas- und Strompreises anteilig bezuschusst. Grundlage ist das Temporary Crisis Framework der Europäischen Kommission. Energieunternehmen, die an Warenterminbörsen tätig sind, sollen Liquiditätshilfen erhalten, um die Sicherheitsforderungen der Energiebörsen bedienen zu können.

Im September 2022 beschloss der Koalitionsausschuss ein drittes Unterstützungspaket mit einem Volumen von mehr als 65 Mrd. €. Für die Länder sind jährlich 1,5 Mrd. € zusätzlich für ein bundesweites Nahverkehrsticket vorgesehen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag aufbringen. Darüber hinaus sieht das Paket eine Aufstockung der Haushaltsmittel 2023 für die Schiene um 500 Mio. € und 1 Mrd. € für Verpflichtungsermächtigungen in den Folgejahren vor. Neben

zusätzlichen Mitteln für die Schieneninfrastruktur wird damit auch die Förderung für den Einzelwagenverkehr deutlich aufgestockt.

ABWEHRSCHIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS

Mit einem finanziellen »Abwehrschirm« federt der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wird der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus soll die Finanzierung der Gaspreis- und der Strompreisbremse erfolgen. In einem ersten Schritt wurden Haushalte und Gewerbe entlastet, indem ihnen im Dezember 2022 grundsätzlich ein Zwölftel des Gas- und Wärme-Jahresverbrauchs kostenfrei geliefert wurde. Die Strom- und Gaspreise werden anschließend für ein Grundkontingent des Verbrauchs von Haushalten und Unternehmen befristet gesetzlich begrenzt. Mittel aus dem WSF werden auch dafür genutzt, Zuschüsse für die Strompreisbremse bereitzustellen, sofern die Abschöpfung der Überschusserlöse aus der Stromerzeugung hierfür nicht ausreicht. Die erforderlichen Gesetze (Strompreisbremsengesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsengesetz) sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet.

ECKPUNKTE KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung ist festgehalten, dass das Klimaschutzgesetz 2022 konsequent weiterentwickelt und ein neues Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden soll.

Ende Oktober 2022 wurde die Ressortabstimmung für die Eckpunkte eines Klimaschutz-Sofortprogramms eingeleitet. Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm soll die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern Antriebswechsel Pkw, Antriebswechsel Lkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung sowie Raum- und Verkehrsplanung, Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Stärkung Schienenverkehr sowie Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert.

Eine Verständigung darüber soll innerhalb der Bundesregierung bis zum Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

KRISE DER ERDGASVERSORGUNG

Vor dem Hintergrund der stark verminderten Exporte russischen Erdgases in die EU hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) am 23. Juni 2022 die Alarmstufe (zweite Warnstufe) des Notfallplans Gas ausge-

rufen. Außerdem wurden bereits zahlreiche Gesetzesänderungen zur Sicherung der Energieversorgung beschlossen. Nach dem novellierten Energiewirtschaftsgesetz dürfen Kohlekraftwerke, die bereits stillgelegt waren oder in Kürze hierzu vorgesehen sind, an den Strommarkt zurückkehren. Außerdem kann der Verbrauch von Erdgas zur Verstromung begrenzt werden. Allerdings sind Kraftwerke zur Erzeugung von Fahrstrom für Eisenbahnen aufgrund ihrer Systemrelevanz hiervon auszunehmen. Um einen Krisenfall zu vermeiden, wurde der Bund ermächtigt, eine Verordnung zum schienengebundenen Transport von Energieträgern zu schaffen (Energiesicherungstransportverordnung, EnSiTrV).

ENERGIESICHERUNGSTRANSPORTVERORDNUNG

Am 30. August 2022 trat die Energiesicherungstransportverordnung (EnSiTrV) in Kraft. Sie hatte zunächst eine Laufzeit von sechs Monaten bis Ende Februar 2023. Mit Zustimmung des Bundesrats wurde die Laufzeit bis zum 31. März 2024 verlängert. Die Verordnung regelt die Repriorisierung von schieneengebundenen Verkehren und ermöglicht insbesondere Eingriffe in bestehende Infrastrukturnutzungsverträge zugunsten von Energieträgertransporten wie Kohle. Die DB Netz AG hat zur Umsetzung der Verordnung ihre Nutzungsbedingungen geändert.

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Der Masterplan Schienenverkehr ist ein Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene aus 2020 und beinhaltet als wesentliches Element den Deutschland-Takt. 2021 sind als Ergebnis der Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplankonzept. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+. Am 24. Juni 2022 fand die erste Regionalkonferenz zum Deutschland-Takt in Mainz statt. In diesem Rahmen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing über den Deutschland-Takt und dafür geplante Ausbaumaßnahmen im Südwesten informiert. Weitere drei Regionalkonferenzen folgten in 2022.

Zum 1. Juli 2022 wurde die Stabsstelle Deutschland-Takt im BMDV eingerichtet. Ziele sind die interne und externe Bündelung, die transparente Kommunikation und die Sichtbarkeit aller Aktivitäten des BMDV zum Deutschland-Takt.

BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Branchenverbände sowie der DB-Konzern waren eingebunden. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Ge-

nehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Ferner unterstützt die Kommission die von VDV und dem DB-Konzern erarbeitete Liste mit Vorschlägen für kleinere und mittlere Maßnahmen. Schnellere Genehmigungsverfahren speziell für diese Maßnahmen sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden. Dies sind v. a. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau, der Verzicht auf Raumordnungsverfahren sowie die Prüfung von Standards im Artenschutz. Ferner wird empfohlen, den in der vergangenen Legislatur für die Schiene schon geregelten Katalog planrechtsfreier Maßnahmen zu erweitern und die Plangenehmigung zu stärken. Zum schnelleren Planen und Bauen wird u. a. das für das Werk Cottbus bereits angewendete Partnerschaftsmodell Schiene empfohlen. In diesem Modell wird das Know-how der Bauunternehmen bereits in der Planungsphase eingebunden. Die Kommission stellt eine zu hohe Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur fest und empfiehlt daher eine neue Finanzierungsarchitektur. Hierzu sollen v. a. Finanzierungsquellen zusammengefasst werden, was durch Einrichtung von separaten Schieneninfrastrukturfonds umgesetzt werden soll. Zur Stärkung der Bundesmittel sollen dabei grundsätzlich auch Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut genutzt werden. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen der Änderungen an Gesetzen. Hierzu wird deren Bündelung in einem Moderne-Schiene-Gesetz empfohlen, das Ende 2023 beschlossen werden soll.

NACHFOLGE 9-EURO-TICKET

Bund und Länder haben sich Ende November 2022 auf die Einführung eines bundesweit gültigen ÖPNV-Tickets (»Deutschland-Ticket«) zum Preis von 49 € pro Monat geeinigt. Das Ticket soll im monatlich kündbaren Abonnement digital vertrieben werden. Bund und Länder beteiligen sich je zur Hälfte an der Finanzierung des Tickets i. H. v. je 1,5 Mrd. € pro Jahr. Die Beteiligten streben eine Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 an.

ERHÖHUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

Bundestag und Bundesrat haben im Dezember 2022 das Achte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit wurden die Regionalisierungsmittel bereits für 2022 um 1 Mrd. € angehoben. Darüber hinaus wird die bisherige Dynamisierung i. H. v. 1,8% pro Jahr ab 2023 auf 3% angehoben. In Summe führt die Gesetzesänderung im Zeitraum 2022 bis 2031 zu zusätzlichen Regionalisierungsmitteln i. H. v. rund 17,3 Mrd. €.

Infrastruktur

SCHAFFUNG EINES HOCHLEISTUNGSNETZES

Bundesverkehrsminister Volker Wissing und der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz haben am 22. Juni 2022 in einer gemeinsamen Pressekonferenz die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes angekündigt. Im Rahmen einer Generalsanierung bündelt der DB-Konzern dafür erstmals auf einem hochausgelasteten Korridor alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Aktuell steht 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 und unterstützt damit das Ziel des Bundes, eine umfassende Glasfaserversorgung bis 2030 sicherzustellen. In seiner Gigabitstrategie schreibt der Bund dazu passende Rahmenbedingungen fest und flankiert mit der Initiative »5G am Gleis« einen synergetischen Mobilfunkausbau entlang der Gleise. Die 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes regelt die Bedingungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur und sieht als ein neues Ziel der Frequenzregulierung vor, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten.

2021 hat sich der DB-Konzern mit der Deutschen Telekom und 2022 auch mit Vodafone auf eine Übererfüllung der Versorgungsaufgaben 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die beiden Mobilfunkunternehmen ihr Netz an den DB-Schiennenstrecken bis 2026 ausbauen, vorhandene Lücken schließen und die Leistungsfähigkeit ihrer Netze erheblich steigern. Gemeinsam wird ein dreistelliger Millionenbetrag investiert.

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. Als weitere Maß-

nahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs werden seit 2020 die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung gefördert. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht. Die ebenfalls aus dem Masterplan resultierende Trassenpreisförderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018. Der Haushaltsansatz wurde für 2023 von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht. Die Förderrichtlinie ist derzeit bis Juni 2023 befristet, soll jedoch nach erfolgter Evaluierung verlängert werden. Die Überarbeitung der Förderrichtlinie findet derzeit statt.

Die Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie wurde ebenfalls evaluiert und überarbeitet. Nach erfolgreicher Notifikation bei der Europäischen Kommission wurde die neue Richtlinie am 23. November 2022 veröffentlicht. Wesentliche Neuerung ist die erstmalige Förderung von Ersatzinvestitionen. Daneben wurde die KV-Förderung auch auf weitere, für den KV-Umschlag erforderliche Einrichtungen wie Abstellgleise, Zugbildungsgleise sowie die Anschlussweiche erweitert. Die Förderrichtlinie gilt bis Ende 2026.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

DAS EUROPÄISCHE FIT-FOR-55-PAKET

Die Europäische Kommission hat am 14. Juli 2021 im Rahmen des Grünen Deals ein umfassendes Gesetzespaket vorgelegt.

Mit der Trilog-Einigung auf eine Verschärfung des Emissionshandels vom 18. Dezember 2022 wurde der größte Teil des Gesetzespakets ausverhandelt. Zukünftig sollen die Emissionsrechte noch stärker gekürzt werden. Die bestehenden kostenlosen Emissionszertifikate für den Luftverkehr und besonders im internationalen Wettbewerb stehende Industriesektoren sollen schrittweise abgeschafft werden. Auch der Schiffsverkehr soll in den Emissionshandel mit einbezogen werden. Ab 2027 soll ein neues Emissionshandelssystem für Gebäude, Straßenverkehr sowie für die Nutzung fossiler Brennstoffe in bestimmten Industriesektoren geschaffen werden, ähnlich dem deutschen Brennstoffemissionshandel. Mit den Einnahmen aus dem neuen Emissionshandel soll ein Klimasozialfonds finanziert werden, der Maßnahmen für effizientere Gebäude und emissionsärmere Mobilität unterstützen soll. Ferner einigten sich die EU-Institutionen darauf, in der EU ab 2035 keine neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge mehr zuzulassen, die CO₂ ausstoßen.

ÜBERARBEITUNG DER EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Der Vorschlag zur Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 vorliegen. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von

Triebfahrzeugführer:innen im gesamten Schienennetz der EU sowie die Erleichterung für Arbeitgeber im Hinblick auf die Zuweisung von Triebfahrzeugführer:innen zu Einsätzen in verschiedenen Mitgliedsstaaten.

Nach einer umfassenden Sektorkonsultation in mehreren Stufen (Call for Evidence im Januar 2022, öffentliche Konsultation September 2022, Experteninterviews und Anhörungen) lassen sich die kritischen Schwerpunkte der Revision identifizieren. Dies sind im Augenblick die zu definierenden Anforderungen an die Sprachkompetenz, die im Raum stehende Überlegung, eine zweite, europaweite Betriebsprache anzustreben, Änderungen im heute getrennt gehaltenen System von Triebfahrzeugführerschein und Zusatzbescheinigungen sowie das Vorhaben, anstelle einer Richtlinie eine Verordnung zu erlassen.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90 % reduziert werden. Zur weiteren Ökologisierung innerhalb des europäischen Verkehrs plant die Europäische Kommission ein umfassendes Maßnahmenpaket, das voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 vorgelegt werden soll. Mit unmittelbarer Relevanz für die Schiene soll es Vorschläge für ein effizienteres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für den kombinierten Verkehr und die Überarbeitung der Richtlinie höchstzulässiger Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr enthalten. Zur Unterstützung der genannten Initiativen soll ein harmonisierter EU-Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen implementiert werden. Die Initiativen werden im Folgenden noch einzeln dargestellt.

Harmonisierter Europäischer Rahmen zur Erfassung und Bewertung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen (CountEmissions EU)

Die im Rahmen des sog. Greening Transport Package vorgesehene Initiative soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden und transparente Informationen liefern, die es ermöglichen, Emissionen zu verringern und zu vergleichen. Sie soll eine Entscheidungshilfe für Nutzer:innen und Bürger:innen sein, um das nachhaltigste Verkehrsmittel zu wählen, und so potenzielles Greenwashing verhindern. Auch ein zukünftiges Ecolabelling soll auf der Systematik aufbauen.

Der europäische Schienensektor begrüßt diese Pläne. Die Methodik sollte einheitlich, verbindlich und ohne hohen Aufwand realisierbar sein. Im DB-Konzern finden die im Transportsektor etablierten Tools EcoPassenger und EcoTransIT World bereits seit Jahren Anwendung. Beide entsprechen der vorhandenen unverbindlichen Richtschnur für den Verkehrssektor, dem Standard EN 16258 für die Treibhausgasbilanzie-

rung. Aktuell wird dieser Standard überarbeitet und soll als ISO 14083 auf einen Weltstandard angehoben werden. Dieser Weltstandard ISO 14083 wäre eine wichtige Grundlage für die Initiative »CountEmissions EU«.

Infrastruktur

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

Die Europäische 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.

Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden: auf Personenverkehrsstrecken eine Streckengeschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h und im Schienengüterverkehr/Kombinierten Verkehr ein Lichtraumprofil mit einem Standard von mindestens P400. Das Lichtraumprofil bezeichnet standardisierte Querschnitte der Infrastruktur, die den Raum gewährleisten, der für die uneingeschränkte Durchfahrt von Fahrzeugen und Ladungen mit bestimmten Eigenschaften und Abmessungen freizuhalten ist. P400 ist ein Profil, das für 4 m hohe Sattelaufleger geeignet ist. Im Hinblick auf eine effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u. a. Anpassungen der Steuerung (Governance) vor. Unter dem Ratsvorsitz Tschechiens wurde Anfang Dezember 2022 die sog. allgemeine Ausrichtung als Voraussetzung für die weiteren Verhandlungen mit Parlament und Kommission angenommen. Das von der Kommission vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030/2040/2050 wird im Kern bestätigt. Zugleich sieht der Kompromiss u. a. weniger strikte Vorgaben bei der Implementierung der TEN-V-Infrastrukturparameter im Vergleich zum Kommissionsentwurf vor. Parallel laufen die Verhandlungen im Parlament. Im Oktober 2022 wurde der Berichtsentwurf vorgelegt. Nach Verabschiedung des TEN-V-Berichts können die Kompromissverhandlungen (Trilogverhandlungen) beginnen. Der Abschluss der TEN-V-Revision ist spätestens im zweiten Halbjahr 2023 vorgesehen. Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs hatte die Europäische Kommission am 27. Juli 2022 einen Delegierten Rechtsakt zur Modifizierung des TEN-V-Verordnungsvorschlags vom 14. Dezember 2021 angenommen. Dieser sieht die Umrüstung der Spurbreite (Fokus auf neue Infrastruktur, Ausnahmen über Kosten-Nutzen-Analysen möglich) auf 1.435 mm und Vorlage eines Migrationsplans innerhalb von zwei Jahren vor; eine Streichung Russland/Belarus von den indikativen TEN-V-Maps; die

Herabstufung der Verbindungen nach Russland/Belarus (Kernnetz zu Gesamtnetz) sowie eine Verlängerung von vier TEN-V-Korridoren (North-Sea Baltic, Baltic-Black-Aegean Sea, Baltic Sea-Adriatic Sea und Rhine-Danube) in Verbindung mit den sog. Solidarity Lanes.

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 Europäischen Kommission werden auch die SGV-Korridore weiterentwickelt. Im Rahmen der Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien sind bereits umfassende Vorschläge zur Änderung der Schienengüterverkehrskorridorverordnung vorgelegt worden. Ziel ist es u. a., die Governance der SGV-Korridore zwischen Mitgliedsstaaten, Infrastrukturbetreibern und beratenden Gruppen (u. a. Eisenbahnverkehrsunternehmen und Terminalbetreibern) zu verbessern sowie die Kunden mit Blick auf die Infrastrukturplanung stärker einzubeziehen. Auch die Rolle des europäischen Koordinators für die Transportkorridore als Vermittler soll gestärkt werden. Die Kommission hat im Jahr 2022 angekündigt, im Rahmen des Greening Transport Package einen ambitionierten Vorschlag für ein verbessertes grenzüberschreitendes Verkehrs- und Kapazitätsmanagement vorlegen zu wollen, der über das Marktsegment Schienengüterverkehr hinausgehen soll. Damit möchte die Europäische Kommission u. a. den Fokus auf betriebliche Aspekte des Schienengüterverkehrs legen. Die Europäische Kommission prüft derzeit verschiedene Maßnahmen einer Optimierung mit Fokus auf Kapazitätsmanagement, Performance, Stakeholdermanagement und Nutzung digitaler Instrumente. Geprüft werden soll auch eine stärkere Zentralisierung auf EU-Ebene.

REVISION DER RICHTLINIE ZU MAssEN UND GEWICHTEN

Die Europäische Kommission plant, im Rahmen des Greening Transport Package die Revision der Richtlinie über die »Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für Straßenfahr-

zeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr« vorzulegen. Der Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen mit einer maximalen Länge von 25,25 m und einem Gewicht von 60 t im Kombinierten Verkehr sowie ggf. eine Genehmigung zusätzlicher Ladekapazitäten sollen im Rahmen einer Folgeabschätzung untersucht werden. Auch eine mögliche generelle Anhebung von Maßen und Gewichten, klarere bzw. einheitliche Vorgaben im grenzüberschreitenden Einsatz, verbunden mit Auswirkungen auf Infrastruktur und intermodalen Wettbewerb, möchte die Europäische Kommission prüfen. Wichtig ist aus Sicht des DB-Konzerns, dass bei der Anpassung der Regelungen Rückverlagerungseffekte auf die Straße vermieden werden.

REVISION DER RICHTLINIE ZUM KOMBINIERTEN VERKEHR

Die Europäische Kommission arbeitet im Rahmen des Greening Transport Package auch an einer Überarbeitung der Richtlinie »über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten« (KV-Richtlinie). Die Europäische Kommission möchte auf neue Ansatzpunkte u. a. im Bereich der Förderfähigkeit (Eligibility) setzen, die sich direkt an der Vermeidung von externen Kosten orientieren sollen. Auch die Ausweitung des KV-Begriffs nicht mehr nur auf den Umschlag von Behältern, sondern auf multimodale Transportketten soll geprüft werden. Aus Sicht des DB-Konzerns ist eine klarere Definition des Kombinierten Verkehrs und deren europaweit einheitliche Auslegung essenziell. Ebenso muss die Förderung kleinerer Terminals, die für den Umschlag von konventionellem und Kombiniertem Verkehr genutzt werden können (Tiny Terminals), in Betracht gezogen werden. Bestehende Privilegien für den Kombinierten Verkehr müssen erhalten und der Hauptlauf nach wie vor auf der Schiene gewährleistet werden. Infrastrukturelle Vorgaben für Terminals, die eine verbesserte Harmonisierung technischer Standards innerhalb Europas vorsehen, sollen innerhalb der überarbeiteten TEN-V-Verordnung gesetzt werden.

Rechtliche Themen

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGSBEITRÄGE FÜR STUTT GART 21

Ende 2016 haben wir zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf die im Juni 2021 eingereichte Triplik haben die Beklagten fristgerecht Anfang 2022 erwidert. Derzeit sind keine weiteren Schriftsätze veranlasst. Das Gericht hat einen Termin für eine mündliche Verhandlung bekannt gegeben.

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 zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von 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. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station&Service). Unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH hat die BNetzA ein Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Der weitere Fortgang der Verfahren ist offen.

EUROPÄISCHE KOMMISSION ÜBERPRÜFT UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN FÜR DB CARGO

Die Europäische Kommission führt ein Beihilfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend mögliche Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG. Mit Beschluss vom 31. Januar 2022 hat sie ein formelles Prüfverfahren eingeleitet. Es geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers zurück. Dieser sieht im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen. Das nun eingeleitete Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären. Die Europäische Kommission führt das Verfahren ergebnisoffen. Die Bundesrepublik Deutschland und der DB-Konzern hatten bereits im Vorverfahren die Vorwürfe zurückgewiesen. Die Maßnahmen enthalten aus ihrer Sicht schon tatbestandlich keine Beihilfen.

TEILWEISE GERICHTLICHE VERWALTUNG VON SCHENKER ITALIANA S.P.A.

Am 17. Mai 2022 wurde eine Tochtergesellschaft von DB Schenker, die Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo/Italien, unter teilweise gerichtliche Verwaltung gestellt. Es wurde ein Administrator eingesetzt. Es handelte sich dabei nicht um ein strafrechtliches Verfahren gegen die Gesellschaft oder ihr Management, sondern um eine Präventionsmaßnahme, um die Nutzung oder Infiltration des Unternehmens durch externe Akteure zu verhindern. Die gerichtliche Verwaltung wurde am 9. Februar 2023 wieder aufgehoben, nachdem die Gesellschaft spezifische Aspekte ihres internen Kontrollsystems weiter gestärkt hatte.

KARTELLRECHTLICHE THEMEN Missbrauchsverfahren Bundeskartellamt zum Online-Vertrieb

In einem seit 2019 durch das Bundeskartellamt (BKartA) geführten Verwaltungsverfahren gegen die DB AG hat das BKartA der DB AG im April 2022 den Entwurf (sog. Abmahnung) einer Untersagungsverfügung übermittelt. Nach seiner vorläufigen Bewertung kommt das BKartA darin zu dem Ergebnis, dass die Ausgestaltung der Beziehung der DB AG zu Online-Vertriebsdienstleistern, die für die DB AG als Handelsvertreter deren Fahrscheine vertreiben, in bestimmten Punkten unzulässig ist. Hierbei geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt. Die DB AG hat zu den Vorwürfen Stellung genommen und steht hierzu weiterhin im Austausch mit dem BKartA.

DB-Konzern geht gegen Schienenkartell in Berufung

Gegen das Urteil des Landgerichts Frankfurt am Main vom 3. August 2022 haben DB-Konzernunternehmen aufgrund von gravierenden Fehlern im Sachverhalt und in der rechtlichen Bewertung Berufung vor dem OLG Frankfurt am Main eingelegt. Das Landgericht Frankfurt am Main hatte die Schadenersatzklage der DB Netz AG und anderer DB-Unternehmen gegen Moravia Steel, einen tschechischen Stahlhersteller, und andere Unternehmen wegen Verjährung abgewiesen. Mehrere Schienenlieferanten hatten zwischen 2001 und 2010/2011 rechtswidrig Lieferquoten und Preise für Lieferungen von Schienen an den DB-Konzern abgesprochen. Das Bundeskartellamt verhängte 2012 und 2013 gegen Moravia Steel und andere Kartellanten Bußgelder i. H. v. insgesamt 134,5 Mio. €. Der DB-Konzern hatte im Dezember 2012 eine Schadenersatzklage über mehrere 100 Mio. € vor dem Landgericht Frankfurt am Main erhoben.

STARKE SCHIENE

Das innere Anliegen des DB-Konzerns ➔ 20

Umsetzung der Starken Schiene ➔ 20

Starke-Schiene-Ziele ➔ 24

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 und beansprucht durchschnittlich weniger Fläche als 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 Massentransportmittel so schnell einen 100%-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen – bis 2038 stellt der DB-Konzern den DB-Bahnstrommix vollständig auf 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 bedeutet die Verkehrsverlagerung durch eine starke Schiene fürs Klima: Einsparungen von jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO₂, was dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von rund einer Million Menschen in Deutschland entspricht.
- **Für die Menschen.** Bis 2050 werden fast 85% der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben, im Vergleich zu gut 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 Verdopplung der Reisendenzahl im Schienenpersonenfernverkehr und damit täglich fünf Millionen Pkw-Fahrten und 14.000 Flugreisen weniger in

Deutschland als zu Beginn der 2020er-Jahre. Dies entspricht rund dem Fünffachen aller täglichen Pkw-Fahrten in München und jeder sechsten innerdeutschen Flugreise.

- **Für die Wirtschaft.** Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird 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 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 mit der neuen strategischen Ausrichtung stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und trägt damit internen Herausforderungen und steigenden Erwartungen der Stakeholder in Deutschland zur herausgehobenen Verantwortung des DB-Konzerns Rechnung. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, wird alles, was der DB-Konzern tut, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene gemessen. Dies betrifft auch seine Beteiligungen. Der Aufsichtsrat der DB AG hat dem DB-Vorstand den Auftrag erteilt, einen möglichen Verkauf von bis zu 100% der Anteile von DB Schenker zu prüfen und vorzubereiten. 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 perspektivisch zusätzliche Kapazitäten, erhöht die Produktqualität und verbessert die Kundenzufriedenheit. Die Strategie des DB-Konzerns 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 die Ausrichtung auf Nachhaltigkeit sicherstellt. Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu legen, hat der DB-Konzern im Rahmen der Starke Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

- **Robuster:** Der DB-Konzern setzt auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schafft er die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. U. a. investiert der DB-Konzern gemeinsam mit dem Bund Milliarden in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Beschaffung 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 den DB-Konzern 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. Der DB-Konzern vereinfacht die Organisation und richtet diese konsequent auf das gemeinsame Ziel der Starke Schiene aus. Um näher an den Kunden und schneller bei den Mitarbeitenden zu sein, setzt er auf eine starke Regel- und Funktionalorganisation, die Einführung von kundenorientierten Verbundprozessen zur Verbesserung der geschäftsfeldübergreifenden Zusammenarbeit sowie eine verbindliche Prozessphilosophie mit einheitlichen Standards und Methoden. Mit einfachen Prozessen und klaren Zuständigkeiten erreicht der DB-Konzern mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit.
- **Moderner:** Der DB-Konzern wird das Innovationstempo für seine Kunden erhöhen. Mit dem Ausbau der Aktivitäten im Bereich New Mobility bietet er 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 er 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.

Für jedes der 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 das Ziel des DB-Konzerns einer starken Schiene in Deutschland und somit für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. In Summe ergeben sich daraus 15 Ausbausteine, die den DB-Konzern bei der Organisation der Verkehrsverlagerung helfen. Sie werden durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kann jedoch nur dann ihr volles Potenzial entfalten, wenn auch die Eisenbahn ihre Klimafreundlichkeit 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 er die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung sicherstellen will. Zusammen bilden diese 15 + 1 Ausbausteine den strategischen Rahmen seiner Geschäftsausrichtung.

AUSBAUSTEINE 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. Bislang haben über 1.300 Mitarbeitende sich als Ausbauer:innen eingebracht.

Die Ausbausteine entstehen in einem halbjährigen Partizipationsprozess. Nach der Wahl eines Ausbausteins übernimmt ein:e Bauleiter:in mit einem Team dessen konkrete Gestaltung und Umsetzung im DB-Konzern.

2022 wurden die drei Ausbausteine zum Wissensmanagement, »Mein Wissen – Dein Wissen – Unser Wissen«, »Kolleg:innen gehen; ihr Wissen bleibt« und »Wissen, wie Eisenbahn geht«, erfolgreich beendet und in die Linie überführt. Zusätzlich wurden drei weitere Ausbausteine der Mitarbeitenden identifiziert, die im Partizipationsprozess erarbeitet wurden:

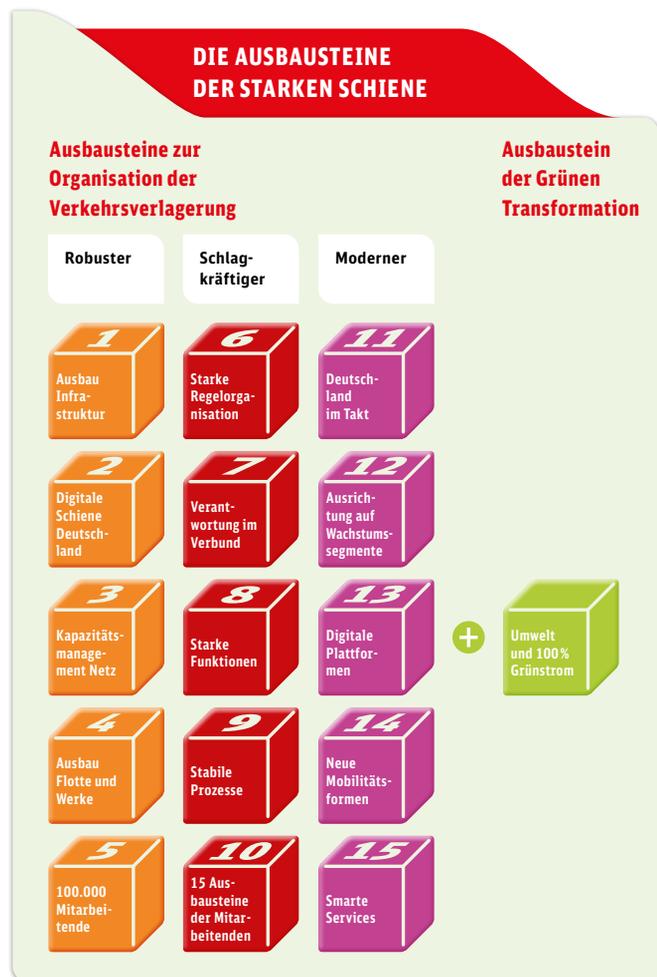
- **»Frag mich einfach«:** Hier wurden Produkte weiter vorangetrieben. Der Baustein hat zum Ziel, durch mehr Einbindung das Praxiswissen der Mitarbeitenden in Entscheidungsprozessen besser zu nutzen. Dafür wurde u. a. eine Plattform erfolgreich pilotiert, auf der Mitarbeitende Prognosen zu geschäftsrelevanten Themen abgeben und so Fachabteilungen Orientierung bei Entscheidungen geben.
- **»Team DB im Bahnbetrieb«** wurde 2022 beschlossen: Der Baustein adressiert zentrale Anliegen von rund 55.000 Mitarbeitenden, die im Bahnbetrieb tätig sind (z.B. Fahrdienstleiter:innen, Lokführer:innen, Zugbegleiter:innen). Für diese Zielgruppe hat er sich zum Ziel gesetzt, die Kenntnis von Prozessen und Tätigkeiten anderer Berufsgruppen zu erhöhen, relevante Informationen für alle im Bahnbetrieb einfacher bereitzustellen und Formate für Verbesserungen vor Ort im Alltag stärker zu etablieren.
- **Die Ausbauwelle »Das Verbessern verbessern«** startete im September 2022. Bis Dezember 2022 wurden mit 180 Ausbauer:innen Lösungen gesucht, die Problemlösungen und Prozessverbesserungen durch Mitarbeitende vor Ort im DB-Konzern stärken sollen.

KAPAZITÄTSAUSBAU FÜR EINE STARKE SCHIENE

Der Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Flotten stellt eine weitere wesentliche Einflussgröße für die Produktqualität und v. a. auch für die Pünktlichkeit des DB-Konzerns 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 (bezogen auf 2015) und damit um mehr als 30 % vor. Das Wachstum wird nach vorliegenden Prognosen überproportional auf den heute schon hochausgelasteten Schienenwegen stattfinden. Parallel zum Ausbau der Infrastruktur besteht die Notwendigkeit, auch in der Ausbauphase eine hohe Zuverlässigkeit und Kapazität des Netzes sicherzustellen. Durch den Kapazitätsausbau des Schienennetzes wird die Grundlage für nachhaltige Verkehre und wirtschaftliche Entwicklung geschaffen.



Indirekt wird auch die Mobilität ermöglicht. Eine hohe Leistungsfähigkeit und das Wachstum im Netz können nur gemeinsam mit dem Bund erreicht werden. Hierzu schafft die Bundes- und Landespolitik einen präzisen gesetzlichen Rahmen (z. B. durch LuFV, BSWAG), in dem der DB-Konzern operiert und an der Erfüllung der Zielvorgaben gemessen wird. Es findet ein regelmäßiger Austausch mit den wesentlichen Interessengruppen über die Wirksamkeit der Maßnahmen statt. Mögliche Umwelteinflüsse werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben fortlaufend bewertet (z. B. Umwelt-, Arten-, Natur- und Gewässerschutz) sowie Präventiv- und Gegenmaßnahmen zur Minimierung der Umwelteinflüsse laufend weiterentwickelt (z. B. Lärmschutz, Ausgleichsflächen). Die Ergebnisse werden kontinuierlich auf Zielerreichung überprüft.

Mit der LUFV wird die Finanzierung des Bestandsnetzes gewährleistet. Darüber hinaus gibt es für die Steigerung der Kapazität des Netzes und die Ermöglichung einer Erhöhung der Betriebsleistung 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 zusätzlich mehr als 180 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) 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 des europäischen Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) in Verbindung mit digitalen Stellwerken (DSTW) sowie dem digitalen Bahnbetrieb hebt der DB-Konzern ein Potenzial von zusätzlichen 100 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) – 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 kundenfreundliches Bauen:** Mit weiteren Zusatzmaßnahmen wird der DB-Konzern die Betriebsleistung um weitere 70 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) steigern können. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist ein verbessertes Kapazitätsmanagement. Darunter sind die Koordinierung der Kapazitätssteigerung, das kundenfreundliche Bauen, die verkehrliche Optimierung und die Reduzierung der Störungen zu verstehen. In der LuFV III existiert darüber hinaus erstmalig eine vertragliche Bezuschussung des kapazitätsschonenden Bauens in Form des Zusatzbedarfs »kundenfreundliches Bauen«. Durch diesen Zusatzbedarf wird die Reduzierung der Kapazitätseinschränkungen während stattfindender Baumaßnahmen weiter intensiviert.

Ausbau Flotte und Werke

Für eine starke Schiene investiert der DB-Konzern fortlaufend in die Modernisierung und Neuanschaffung von Zügen. Um dem steigenden Instandhaltungsbedarf der wachsenden Flotte gerecht zu werden, baut der DB-Konzern seine Instandhaltungswerke aus und investiert in neue Standorte für die betriebsnahe Instandhaltung.

Bis Ende 2030 investiert der DB-Konzern knapp 2,4 Mrd. € in die Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der ICE- und Intercity-Züge. Neue Werke, größere Hallen und erweiterte Werkstätten an Bestandsstandorten sowie neue Wartungseinrichtungen an dezentralen Stützpunkten sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können. Bei der Planung der neuen ICE-Werke in Nürnberg und Dortmund-Hafen ist die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wie auch der Menschen vor Ort für den DB-Konzern selbstverständlich.

Ergänzend zum Ausbau der Werke optimiert der DB-Konzern seine Prozesse und nutzt die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung auch für die betriebsnahe Instandhaltung. Im Vordergrund stehen dabei die Automatisierung visueller Inspektionen an Zügen durchameratechnik und künstliche Intelligenz sowie die Prozessoptimierung aufwendiger Instandhaltungsstufen.

Neben den Werken investiert der DB-Konzern auch in Fahrzeuge. Bis Ende 2026 wird sich die Fernverkehrsflotte auf über 430 ICE-Züge vergrößern. Darin enthalten sind 137 ICE-4-Züge. Die Flotte der ICE-4-Züge ist zu diesem Zeitpunkt komplett ausgeliefert.

Mit dem ICE 3neo wächst die ICE-Flotte weiter. Seit Ende 2022 sind die ersten der insgesamt 73 neuen ICE 3neo im Einsatz. Zusätzlich erhält der DB-Konzern 23 ICE L sowie weitere Intercity 2. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge erhöht der DB-Konzern die Zuverlässigkeit der Flotte und schafft zusätzliche Sitzplatzkapazitäten für die Reisenden.

Darüber hinaus hat der DB-Konzern die Hersteller Alstom Transport Deutschland und Siemens Mobility damit beauftragt, unabhängig voneinander ein neues Fahrzeugkonzept zu entwickeln. Dabei wird der DB-Konzern seine Expertise als Betreiber in die Entwicklung der neuen Zuggeneration einbringen. Nach Abschluss der Konzepterstellung wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2023 eine weitere Ausschreibung folgen, die Entwicklung, Bau und Zulassung der neuen Fahrzeuge beinhalten sowie für weitere Hersteller offen sein wird. Die neue Zuggeneration soll ab Anfang der 2030er-Jahre zum Einsatz kommen und ICE-3-Züge ersetzen sowie die ICE-Flotte erweitern. Dabei setzt der DB-Konzern auf maximal 400 m lange, mindestens 300 km/h schnelle, einstöckige Züge mit rund 950 Sitzplätzen, die neue Maßstäbe auch bei der Energieeffizienz und der technischen Verfügbarkeit setzen sollen.

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.

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 Dresden, Köln, Rhein-Main und Stuttgart sowie im Regionalverkehr in den Netzen Elbe-Spree und Nord-Süd (Berlin-Brandenburg). Neben einer Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und des Komforts der Fahrzeuge ermöglicht der DB-Konzern dadurch auch eine höhere Auslastung.

Für die Verkehrsverträge der S-Bahnen Berlin, Hamburg, Rhein-Main und Stuttgart ist mit den Aufgabenträgern bis Ende 2026 eine Erweiterung der Fahrzeugflotte vorgesehen. Zusätzlich werden ab 2025 in den Pfalznetzen Batterietriebzüge eingesetzt, die lokal emissionsfrei betrieben werden können und damit einen noch klimafreundlicheren Regionalverkehr ermöglichen. 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, Frankfurt am Main, Köln, München, Nürnberg, Tübingen und Ulm.

Die Kommunikation zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgt über die üblichen Wege, wie bspw. über Presseinformationen.

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 Systemverbands Bahn gesteuert und gemonitort.

Basis sind die verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung:

- Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr,
- Steigerung des Marktanteils der Schiene auf 25 % am Güterverkehr.

Zusätzlich werden die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung durch Umstellung des Bahnstroms auf 100 % erneuerbare Energien, die Elektrifizierung von Bahnstrecken und die Anschaffung von alternativ bzw. hybrid angetriebenen Lokomotiven unterstützt.

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 im 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	<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. 	<ul style="list-style-type: none"> – 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.
Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr	+1 Mrd. Reisende im Nahverkehr (bezogen auf 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. 	<ul style="list-style-type: none"> – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie.
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	+70% Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (Deutschland) (bezogen auf 2015)	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau Aktivitäten als Bahnlogistiker und Operateur, Angebot von Schienenlogistiklösungen. – Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs. 	<ul style="list-style-type: none"> – 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 2015)	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Netzkonzeption 2030 und Deutschland-Takt. – Umsetzung von kleinen und mittleren Maßnahmen (z.B. Überleitstellen, Gleiswechselbetriebe), um die Leistungsfähigkeit im Netz kurzfristig zu verbessern. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vorantreiben der Digitalisierung (z. B. Flächenrollout von ETCS, DSTW und digitaler Bahnbetrieb). – Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen auch durch Generalsanierungen im Hochleistungsnetz, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen sowie verkehrliche Optimierung.

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. 	<ul style="list-style-type: none"> – Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen durch neue Wartebereiche, mehr Sauberkeit und Sicherheit sowie Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen.
Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit	> 80% 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 für pünktliche Reise- und Transportketten. – Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, u. a. durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten. 	<ul style="list-style-type: none"> – Einführung unterstützender Systeme, u. a. Implementierung intelligenter Prognosesysteme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen. – Digitale Weiche 2.0 zur rechtzeitigen Erkennung von sich anbahnenden Fahrbahnstörungen. – Maßnahmenpaket zur Reduzierung der Störbestehenszeit.

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«. 	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung moderner Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, u. a. Integration von Corona-Erkenntnissen. – Fortführung der Mitarbeitendenbefragung, des Kultur-Barometers sowie der 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. 	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau und Digitalisierung des Bahnstromnetzes zur Einspeisung zunehmend volatilerer Energiequellen.
---	-------------------------	--	--

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Rendite oberhalb der Kapitalkosten	ROCE ≥ 6,0%	<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. 	<ul style="list-style-type: none"> – Vereinfachung und Verschlankung von Strukturen und Prozessen und (Neu-)Ausrichtung am Kundennutzen.
Gewährleistung der finanziellen Stabilität	Tilgungsdeckung ≥ 20%	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Ergebnissituation. 	<ul style="list-style-type: none"> – Anpassungen im Konzernportfolio.

PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Kunden im Mittelpunkt des Handelns  26

Digitalisierung  29

Kunden im Mittelpunkt des Handelns

Eine hohe Produktqualität ist eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Umsetzung der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns. Zu den größten Hebeln zur Steigerung der Produktqualität zählen eine hohe Pünktlichkeit, 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 weiter kontinuierlich in seine Flotten und die Infrastruktur und optimiert die Zusammenarbeit mit seinen Zulieferern und Branchenpartnern. Dabei werden die Chancen der Digitalisierung intensiv genutzt.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit hat für den DB-Konzern einen besonders hohen Stellenwert, da sie der maßgebliche Einflussfaktor der Kundenzufriedenheit ist und somit einen positiven Beitrag zur Erfüllung seiner Kundenansprüche auch im Kontext eines steigenden Mobilitätsbedarfs leistet. Nur wenn Züge und Busse nachhaltig mit einem hohen Pünktlichkeitsgrad verkehren, werden Reisende langfristig das Verkehrsmittel Schiene privat und berufsbedingt nutzen und somit den Erfolg der Verkehrsverlagerung garantieren. Darüber hinaus ist die Pünktlichkeit der wesentliche Stabilitätsfaktor der Produktionssysteme. V.a. im Fern- und Güterverkehr führen Unpünktlichkeiten zu gestörten Fahrzeug- und Personalumläufen, die wiederum negativ auf die Instandhaltungszuführung wirken. Dadurch werden Kapazitäten und Ressourcen gebunden, die dringend für das angestrebte Verkehrswachstum sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr benötigt werden. Aus wirtschaftlicher Sicht minimiert ein hohes Pünktlichkeitsniveau zudem das Risiko von Pönalezahlungen im bestellten Personennahverkehr sowie Entschädigungen über Fahrgastrechte im Personenfernverkehr.

Der Stellenwert der Pünktlichkeit zeigt sich auch darin, dass sie ein bestimmender Faktor bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte ist.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit bedarf einer kontinuierlichen internen Steuerung. Diese erfolgt auf Basis von Lost Units (Anzahl Verspätungsfälle) und ergänzender Kennzahlen, die u. a. die Netzkapazität und Verfügbarkeiten mitberücksichtigen. Für die Messung der Pünktlichkeit erfasst der

DB-Konzern kontinuierlich für jede Zugfahrt/Busfahrt die Ist-Ankunftszeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs 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. Die Pünktlichkeitswerte werden täglich erfasst und zusammen mit den Lost Units sowie weiteren Steuerungskennzahlen den Führungskräften und Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Die Ist-Entwicklung wird dabei den aus der Strategie abgeleiteten Zielen gegenübergestellt, um negative Abweichungen, aber auch positive Entwicklungen zeitnah zu identifizieren.

Im Rahmen von kaskadierten geschäftsfeldinternen sowie geschäftsfeldübergreifenden Performance-Dialogen, Vorstands- und Aufsichtsratssitzungen sowie Lageberichten an den Vorstand und Aufsichtsrat wird die Entwicklung der Steuerungskennzahlen dargestellt, um Steuerungsimpulse zu setzen und fokussierte Entscheidungsbedarfe sowie Gegensteuerungsmaßnahmen abzuleiten. Zudem werden der Fortschritt der vereinbarten Maßnahmen und die Maßnahmenwirksamkeit anhand der weiteren Ist-Entwicklung kontinuierlich aufgezeigt.

Der DB-Konzern hat mit der Festlegung von langfristigen Pünktlichkeitszielen für den Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr im Rahmen der Strategie Starke Schiene eine eindeutige Verpflichtung zur Weiterentwicklung der Produktqualität abgegeben. Um diesem Bekenntnis und der unternehmerischen Pflicht der Unternehmensplanung hinsichtlich der Qualität Rechnung zu tragen, werden die Top-Maßnahmen zur Sicherstellung der Zielerreichung jährlich in der Mittelfrist- und Langfristplanung festgelegt und durch den Vorstand beschlossen.

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, die Effizienz seiner Prozesse und die Wirtschaftlichkeit steigern.

Um den Erfolg der Maßnahmen aus der Sicht seiner Kund:innen zu beurteilen, betrachtet der DB-Konzern unmittelbare Indikatoren wie Umsatz, Reisendenzahlen und

Zufriedenheit entlang des Reiseerlebnisses. Auch die Ergebnisse regelmäßiger Kundenbefragungen 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	2022	2021	2020
DB Fernverkehr	74,8	77,8	80,2
DB Regio (Schiene)	70,1	71,6	69,0
DB Regio (Bus)	74	75	71
DB Cargo	67	70	68
DB Netze Fahrweg	54	61	66
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher)	71	73	72
DB Netze Energie	79	79	77
DB Arriva (Bus und Schiene im Vereinigten Königreich)	73	77	80
DB Schenker	70	68	74

- Die Kundenzufriedenheit von DB Fernverkehr ist 2022 aufgrund der betrieblichen Rahmenbedingungen gesunken. Insbesondere hat sich die Pünktlichkeit zur Jahresmitte deutlich verschlechtert. Hinzu kommt, dass sich das stark gewachsene Reisendenaufkommen auf die Auslastung und die Kundenzufriedenheit ausgewirkt hat. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden 2022 rund 11.000 Kund:innen in sechs Wellen an Bord der Züge zu ihrer Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt befragt.
- Für die jährliche Erfassung der Kundenzufriedenheit 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 insgesamt ist 2022 leicht gesunken. Während sich die Zufriedenheitswerte der S-Bahnen (ZI von 70) stabil entwickelten, ist ein deutlicher Rückgang bei den Regionalverkehren (ZI von 70) zu beobachten. Die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt ist leicht auf einen ZI von 77 gesunken (Regionalverkehre ZI von 77 und S-Bahnen ZI von 78). Kerntreiber der Verschlechterung ist die Entwicklung der Pünktlichkeit bzw. der Zuverlässigkeit des Systems.
 - Die Kundenzufriedenheit im Busverkehr liegt bei der Zufriedenheit mit der Busgesellschaft (ZI von 74) und mit der aktuellen Fahrt (ZI von 77) leicht unter Vorjahr, aber weiterhin auf gutem Niveau.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo ist gesunken. V. a. die Vielzahl an Baumaßnahmen im Schienennetz führten zu einer aus Kundensicht nachlassenden Transportqualität.

- Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Fahrweg sank 2022 sehr deutlich. Die Rückmeldung von rund 270 Kunden ergab weiterhin kritische Ergebnisse in den Teilbereichen Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit, wobei sich die Zufriedenheit der Trassenverfügbarkeit noch einmal stark verschlechtert hat.
- Die Kundenzufriedenheit der Reisenden und Besucher:innen bei DB Netze Personenbahnhöfe war rückläufig. Die Anzahl der Befragungen liegt bei rund 80.000 Interviews pro Jahr. Die Kundenzufriedenheit der Mieter hat sich auf einem hohen Niveau stabilisiert. Die Zufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger war leicht rückläufig.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Netze Energie lag insgesamt stabil auf einem sehr guten Niveau. Mit dem Mitarbeitendenverhalten, der Leistungsqualität und der Abrechnung sind die konzerninternen Kunden sehr zufrieden. Bei den konzernexternen Bahnstromkunden war die Bewertung schwächer, insbesondere aufgrund der schwierigen und angespannten Energiemarktsituation.
- Die niedrigere Kundenzufriedenheit bei UK Bus ist auf Streiks im Rahmen der Tarifverhandlungen und die anhaltenden Auswirkungen des Fahrer:innenmangels zurückzuführen, die sich auf das Serviceniveau und die Pünktlichkeit ausgewirkt haben.
- Die Kundenzufriedenheit bei DB Schenker konnte 2022 gesteigert werden. Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden Kunden in 30 Ländern befragt. Die Befragung mit mehr als 200.000 Einladungen wird jährlich durchgeführt.

PÜNKTLICHKEIT

PÜNKTLICHKEIT / in %	2022	2021	2020
Schiene DB-Konzern in Deutschland	90,9	93,7	95,1
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	91,0	93,8	95,2
DB Fernverkehr	65,2	75,2	81,8
DB Regio	91,8	94,3	95,6
DB Cargo (Deutschland)	66,1	69,8	77,6
DB Arriva (Schiene: Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) ¹⁾	90,2	93,5	92,3
DB Regio (Bus)	86,0	83,9	83,4
DB Cargo	66,3	69,5	76,9

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir 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 fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

¹⁾ Ab Juli 2022 ohne die durch DB Arriva verkauften Aktivitäten in Schweden.

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich deutlich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- Hohes Primärstörgeschehen:** Insbesondere im Bereich der Infrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) kam es v. a. aufgrund der Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen zu einem erhöhten Primärstörgeschehen. Ein Fokusthema

war hierbei die bundesweite Prüfung und der Austausch schadhafter Betonschwellen infolge des Zugunglücks bei Garmisch-Partenkirchen. Aufgrund des hohen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden, die einen negativen Einfluss auf die Betriebsqualität hatten.

- **Hohe Bautätigkeit:** 2022 gab es eine zum Teil sehr hohe Bautätigkeit insbesondere im hochausgelasteten Engpassnetz, bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität und mehr Verkehren. V. a. auf der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt am Main, der am stärksten belasteten Strecke im ICE-Netz, aber auch im Knoten Hamburg, haben umfangreiche Baumaßnahmen zu deutlichen Zusatzverspätungen geführt.
- **Hochbelastete Schienenwege:** Rund 25% aller Züge durchfahren hochbelastete Schienenwege, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind.
- **Externe Sonderereignisse:** Witterungsbedingte Ereignisse, insbesondere die direkte Abfolge mehrerer Stürme in Orkanstärke im Februar 2022, die bundesweit, v. a. aber in Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen, zum Teil schwere Schäden verursacht haben, sowie eine Vielzahl von Hitzetagen zwischen Juni und August. Darüber hinaus führten gefährliche Ereignisse (u. a. Suizide, Güterzugkollision in Leiferde) und Fremdeinwirkungen (u. a. Diebstahl von Infrastrukturanlagen, Schäden durch Vandalismus und eine gezielte Attacke auf die GSM-R-Infrastruktur in der Region Nord) zu negativen Pünktlichkeitseffekten.
- **9-Euro-Ticket:** Von Juni bis August 2022 hat sich durch die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr deutlich erhöht. Das führte v. a. auf touristischen Strecken und am Wochenende zu vermehrten Haltezeitüberschreitungen und Zugfolgeverspätungen.
- **Angespannte Personalsituation:** Zum Teil örtlich begrenzte u. a. corona- und grippebedingte hohe Krankenzustände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Instandhalter:innen).
- **Gestörte Betriebsprozesse:** Das verringerte Pünktlichkeitsniveau und eine geringe Systemresilienz führen dazu, dass Personal- und Fahrzeugumläufe teilweise nicht mehr passen und folglich Instandhaltungszuführungen und Zugbereitstellungen nicht planmäßig erfolgen können.

Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen

Der DB-Konzern hat auch 2022 eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Überlagert wurde deren Wirkung jedoch durch negative Struktureffekte (hohe Bautätigkeit auf hochbelas-

teten Schienenwegen mit überalterten sowie störanfälligen Infrastrukturanlagen). Aus diesem Grund werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die stark in die aktuellen Strukturen eingreifen und über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung beitragen.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

Einen wesentlichen Schwerpunkt der Starken Schiene bildet die Digitalisierung des Bahnbetriebs. Um die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten rund um die digitale Transformation im Bahnbetrieb sicherzustellen, wurde im Oktober 2022 die Projekteinheit Digitaler Produktionsverbund (DPV) im Ressort Digitalisierung & Technik geschaffen. Der DPV setzt damit u. a. auf dem Vorprojekt Digitale DB auf. Ziel der Arbeit des DPV ist ein funktionstüchtiger, integrierter und ganzheitlich digitalisierter Systemverbund Bahn. Dieser muss die Harmonisierung der funktionalen und technischen Zielbilder sowie das Ableiten von Projekten und Maßnahmen sicherstellen. Als initialen Schwerpunkt möchte der DPV wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Kapazität, zur Optimierung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Senkung der Kosten leisten.

Um die Realisierung dieses Ziels wirksam anzugehen, werden 2023 zusätzliche Mittel i. H. v. 135 Mio. € für Digitalisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Das mit diesen Mitteln finanzierte Projektportfolio adressiert alle Verbundprozesse. So werden drei Handlungsebenen angesprochen:

- Mit den Erste-Hilfe-Maßnahmen behebt der DB-Konzern kurzfristig operative Ineffizienzen, z. B. durch die Automatisierung von Schnittstellen.
- Durch den Aufbau digitaler Plattformen schafft der DB-Konzern die Voraussetzungen für ein optimiertes Digitalsystem, bspw. durch die Bereitstellung von übergreifend nutzbaren Basismodulen.
- Über die schrittweise Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielbilds »Digitale DB 2035« schafft der DB-Konzern ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell von Geschäftsfeldern und zentralen Funktionen. Neben den mittel- und langfristigen Effekten setzt der DPV stets auch einen Fokus auf eine schnelle und spürbare Wirkungsentfaltung für seine Kunden.

STEUERUNGSMODELL IM RAHMEN DES UNTERJÄHRIGEN KAPAZITÄTSMANAGEMENTS

Zur Erreichung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Kapazität des Schienennetzes deutlich erhöht werden. Entsprechend sieht die Strategie Starke Schiene den Ausbau der Infrastruktur als zentralen Pfeiler vor. Die damit verbundenen umfangreichen Bauaktivitäten führen in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen, die in Kombination mit dem prognostizierten starken

Verkehrswachstum v. a. bei den bereits vorhandenen Engpässen zu negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität führen können. Ziel ist, die Wachstumsziele mit Blick auf den Ausbau der Infrastruktur zu realisieren und gleichzeitig die Betriebsqualität auf einem guten Niveau zu stabilisieren.

Die Planung von großen Baumaßnahmen startet i. d. R. mehr als zehn Jahre vor Baubeginn. Um die Auswirkungen von Baukonstellationen auf die Betriebsqualität zu bewerten, bedarf es belastbarer Daten zu potenziellen Beeinträchtigungen. Die Detailtiefe nimmt dabei immer mehr zu, je näher der Baubeginn rückt – bis hin zu konkreten fahrplanerischen Details etwa 20 Wochen vor Baubeginn. Da zu diesem Zeitpunkt der verbleibende Handlungsspielraum für betriebs- und pünktlichkeitsstabilisierende Maßnahmen stark eingeschränkt ist, werden bereits zum Zeitpunkt der finalen Anmeldung geplanter Baumaßnahmen 31 Wochen vor Baubeginn detaillierte Betrachtungen zur Beurteilung der dann vorherrschenden kapazitiven Situation vorgenommen. Diese erlauben es, betriebliche und qualitative Risiken zu erkennen, zu bewerten und Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. So können Umleiterstrecken rechtzeitig hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit geprüft bzw. verbessert, Angebotsanpassungen aufseiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergriffen und bei sehr kritischen Baukonstellationen Verlagerungen von einzelnen Baumaßnahmen vorgenommen werden. Davon ausgehend folgen weitere Quality Gates bis zum tatsächlichen Baubeginn.

Im Ergebnis wird die bereits mehr als zwei Jahre zuvor erstellte überregionale Beurteilung der Auswirkungen einzelner Baumaßnahmen nun auf drei Hauptverkehrskorridoren des hochausgelasteten Schienennetzes nochmals qualitätsgesichert und wenn notwendig konkretisiert, um insbesondere Beeinträchtigungen langlaufender Linien des Schienenpersonen- und Güterverkehrs zu antizipieren und zu reduzieren. Erste positive Effekte dieser Steuerung werden bspw. zu Ostern 2023 erwartet – ein Zeitraum, der üblicherweise von größeren Qualitätseinbußen (u. a. aufgrund von Bauaktivitäten) gekennzeichnet ist.

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.

Die Use Cases zeigen, wo Digitalisierung und Technik der Schlüssel zum Erfolg für die Starke Schiene sind. Einige davon stehen im besonderen Fokus:

- Der digitale Bahnbetrieb, weil er den DB-Konzern z. B. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition robuster macht.
- Die digitale Instandhaltung, weil sie den DB-Konzern z. B. durch effizientere Materialwirtschaft und vorausschauende Planung schlagkräftiger macht.
- Die grüne Bahntechnik, weil sie den DB-Konzern z. B. durch einen emissionsfreien und umweltfreundlichen Bahnbetrieb umweltfreundlicher macht.

Alle Vorhaben sind auf die nachhaltige Steigerung von Kapazität, Effizienz und Qualität ausgerichtet. Die Umsetzung geht mit einer neuen, im Kompass für ein starkes Miteinander angelegten Kultur einher, die Ideen und Pläne für neue Arbeitswelten unterstützt und Begeisterung für neue Technologien fördert.

Die IT-Infrastruktur ist die Basis für die Entwicklung der Digitalisierung. Das Fundament der digitalen Infrastruktur für die Starke Schiene bilden fünf Elemente:

- **Konnektivität** als Grundlage für den Datentransfer und -austausch, denn die Starke Schiene braucht Highspeed-Kommunikation.
- **Cloud-Services** als Grundlage für schnell skalierbare und leistungsfähige Speicherdienste, denn die Starke Schiene braucht elastische IT-Ressourcen.
- **Cybersecurity** als Grundlage für kontinuierliche Sicherheit im stärker digitalisierten Bahnbetrieb, denn nur eine sichere Schiene ist eine starke Schiene.
- **Entwicklungsplattformen** als Grundlage für modulare Services, IT-Sicherheit und die Beschleunigung der Softwareentwicklung, denn die Starke Schiene braucht leistungsfähige IT.
- **Datenmanagement** als Grundlage für die rechtssichere, standardisierte und übergreifende Datennutzung, denn die Starke Schiene braucht einen unverstellten Blick auf den Systemverbund Bahn.

Bis 2030 sollen die Mobilitätssysteme gelernt haben, selbstständig zu erkennen, zu berechnen und zu vernetzen – und damit alles permanent auf aktuellem Stand zu halten. Den Takt dafür bestimmt künstliche Intelligenz (KI), indem sie ein neuartiges Kapazitätsmanagement ermöglicht, Barrieren beseitigt und Anforderungen erfüllt, bevor diese überhaupt erkannt und formuliert werden. Die Fahrzeuge fahren hoch

automatisiert, kommunizieren miteinander, updaten sich eigenständig und melden mögliche Defekte, noch bevor sie auftreten, mit neuer Sensorik, Drohnen und Robotern.

Über die Schwerpunkte und den Fortschritt bei der Umsetzung sowohl der Use Cases als auch der Fundamente werden die Stakeholder im Rahmen von regelmäßigen Informationsveranstaltungen informiert. Der Fortschritt und die Wirksamkeit der Programm- und Technologieprojekte werden in regelmäßigen Reviews mit den verantwortlichen Geschäftsfeldern und Konzernfunktionen geprüft. Bei Bedarf werden Handlungsoptionen erörtert und beschlossen.

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. Durch Integration in die Wertschöpfung des DB-Konzerns werden die Innovationskraft und Kompetenzen von Partnern nutzbar gemacht. Entsprechend der Strategie Starke Schiene stehen die Bereiche Produktion und Nachhaltigkeit aktuell besonders im Fokus:

- **Produktion:** 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. Als eine der ersten Initiativen wird der Aufbau einer zentralen IT-Plattform zur konzernübergreifenden Instandhaltung von Fahrzeugen vorangetrieben.
- **Nachhaltigkeit:** Partnerschaften zur Entwicklung von innovativen, ökologischen und kundenorientierten Lösungen insbesondere in den Bereichen Klimaschutz und Treibhausgasemissionen werden gefördert.

DIGITALE TRANSFORMATION

Im Zentrum der digitalen Transformation steht v. a. die Einbindung und die Befähigung von Mitarbeitenden durch Trainings, neue Arbeitsmethoden und agile Strukturen. 2022 wurde auf den Ausbau digitaler Kompetenzen fokussiert.

- Die DB mindbox arbeitet als Start-up-Hub und Innovationstreiber eng mit Geschäftsfeldern und jungen Unternehmen zusammen, um innovative Technologien und digitale Lösungen in den DB-Konzern zu tragen. Mehr als 200

Unternehmen haben bereits am Förderprogramm teilgenommen. Für rund 60% ging es nach dem DB mindbox-Programm im Rahmen von Folgekooperationen weiter, um an konkreten Produkten und Neuerungen zu arbeiten. 2022 wurde »die leuchtende Bahnsteigkante«, eine Lösung des Start-ups SIUT, am Berliner Zukunftsbahnhof Südkreuz verbaut, um für eine bessere Orientierung am Gleis zu sorgen.

- 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 virtuelle Veranstaltungs- und Workshopangebote zu Themen mit dem Schwerpunkt Daten kostenlos zur Verfügung.
- 2022 hat der DB-Konzern den CDO-Bereich reorganisiert. Zukünftig liegt der Fokus auf der Digitalisierung der Produktion. Durch diese Neuausrichtung werden bestehende digitale Kompetenzen verortet, insbesondere in den Bereichen IT und Technik, die damit einen entscheidenden Beitrag für mehr Kapazität, Qualität und Pünktlichkeit leisten.
- 2021 wurde die Digital Transformation Academy (DTA) zum Auf- und Ausbau von Kompetenzen im digitalen und IT-Kontext entwickelt. Mittlerweile werden drei Programme angeboten. Mit den Agile Classes konnte der DB-Konzern 2022 die Teilnehmendenzahlen von 80 auf rund 200 Teilnehmende erhöhen und in agilen und digitalen Produktentwicklungskompetenzen schulen. Seit Herbst 2022 wird die Data Class mit rund 45 Teilnehmenden mit dem Ziel pilotiert, Mitarbeitende zur Umsetzung der Digitalen Transformation und zum Aufbau einer übergreifenden Datenorganisation zu befähigen.
- Seit Anfang 2018 fördert der DB-Konzern mit dem Traineeprogramm Digitalisierung seinen digitalen Nachwuchs in den Bereichen Digitalisierung und Geschäftsmodellentwicklung und baut digitale Kompetenzen für den DB-Konzern 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 Starken Schiene sowie der Digital- und Technikstrategie ab.

GRÜNE TRANSFORMATION

Grüne Transformation des DB-Konzerns → 31

Klimaschutz → 31

Naturschutz → 34

Ressourcenschutz → 35

Lärmschutz → 37

Grüne Transformation des DB-Konzerns

Nachhaltigkeit bedarf einer ganzheitlichen Herangehensweise. Der DB-Konzern stellt seine nachhaltige Ausrichtung mit der Grünen Transformation sicher. Sie ist deshalb auch in der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns verankert. Der DB-Konzern vergrünt nach und nach all seine Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie er 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. Dabei bilden die folgenden vier Haltungen die Grundlage für sein Handeln: die Verantwortung für ein gutes Miteinander, das Engagement für seine Gesellschaft, die Stärkung von Vielfalt sowie seine historische Verantwortung. Dabei hat der DB-Konzern insbesondere die Menschen im Blick, die tagtäglich sein Kerngeschäft prägen: seine Mitarbeitenden, seine Kund:innen, seine Geschäftspartner und die Gesellschaft.

Klimaschutz

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Damit liegt sein angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem der Bundesregierung für die Klimaneutralität Deutschlands. Bei der Definition der Klimaneutralität hält der DB-Konzern sich an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science-Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit einem 1,5°C-Pfad, zu dem er sich 2022 bekannt hat. Zudem ist der DB-Konzern Teil der UN-Initiative Race to Zero. Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands. Denn der reibungsarme Rad-Schiene-Kontakt wird auch zukünftig in einem elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein.

Um das Klimaschutzziel des DB-Konzerns zu erreichen, seine negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, hat der DB-Konzern sich anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

- Bis 2030 wird der DB-Konzern die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Die lange Laufzeit seines Ziels mit 25 Jahren hat der DB-Konzern aufgrund seiner sehr langlebigen Produktionsmittel gewählt, so finden die Effekte der vielfältigen Effizienzmaßnahmen eine bessere Berücksichtigung. Für die Zielerreichung 2030 und auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern sind seine wesentlichen Maßnahmen die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für seine strombasierten Verkehre, der Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Erhöhung der Energieeffizienz sowie die Einführung neuer Mobilitätsangebote, um auch den Verkehr jenseits der Schiene von der ersten bis zur letzten Meile klimafreundlich zu gestalten. Knapp 93 % seiner Transporte im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Ltkm) werden bereits elektrisch durchgeführt.
- 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 begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle seine Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

Auf seinem Weg hin zur Klimaneutralität steht der DB-Konzern in stetigem Austausch mit seinen Stakeholdern. Er kooperiert bspw. mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, u. a. im Rahmen der Initiative Shift2Rail, die den Fokus auf Zusammenarbeit bei Forschung und Entwicklung legt. Auch tauscht der DB-Konzern sich regelmäßig mit der Politik aus und nimmt an Arbeitsgruppen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) teil.

Durch einen grünen Ressourceneinsatz spart der DB-Konzern Treibhausgasemissionen ein. In Cottbus baut er derzeit das modernste Instandhaltungswerk Europas. Es setzt neue Maßstäbe bei Bautempo, Innovation, Energieverbrauch und Klimaschutz. Erstmals verwendet der DB-Konzern für den Bau klimafreundlich hergestellten Beton, der im Herstellungsprozess bis zu 30 % weniger CO₂-Emissionen verursacht.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX

Auch 2022 hat der DB-Konzern den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland gesteigert. Der Ausbau von erneuerbaren Energien in Deutschland bringt aber auch Herausforderungen mit sich. Statt weniger großer fossiler Kraftwerke, die konstant Energie liefern, muss der DB-Konzern Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren, erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung volatil ist, ertüchtigen. Die LuFV III ermöglicht es dem DB-Konzern, notwendige Infrastrukturmaßnahmen im deutschen 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 misst 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 %	2022	2021	2020
DB-Konzern	-42,1	-36,1	-34,4

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

Im Rahmen seines Klimaschutzziels konnte der DB-Konzern 2022 seine spezifischen Treibhausgasemissionen weiter reduzieren und liegt dabei deutlich besser als in seiner Prognose aus dem Integrierten Bericht 2021. Dies ist u. a. auf den stärker als erwartet ausgefallenen Anstieg der Reisendenzahl infolge der schnellen Nachfrageerholung zurückzuführen. Die absoluten Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns sind 2022 gesunken und liegen um rund 2 Mio. t unter dem Vor-Corona-Wert. Insbesondere die verstärkte Umsetzung von Effizienz- und Reduzierungsmaßnahmen im Zuge der Energiekrise haben zu teilweise deutlichen Energieeinsparungen geführt.

Um seine Treibhausgasemissionen weiter zu senken, setzt der DB-Konzern zudem auf den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen. Neben der Erprobung batteriebetriebener Neufahrzeuge und der Umrüstung von Bestandsfahrzeugen auf Wasserstoffantrieb wird auch der Rollout von Biokraftstoff vorangetrieben. Der DB-Konzern setzt v. a. auf den Biokraftstoff Hydrotreated Vegetable Oil (HVO), der aus biomassebasierten Rest- und Abfallstoffen hergestellt wird und damit

nicht in Konkurrenz mit der Nahrungs- und Futtermittelproduktion steht. Außerdem ist es dem DB-Konzern wichtig, dass der genutzte Kraftstoff frei von Palmöl und Palmfettsäure-Destillaten ist. DB Fernverkehr hat sich das Ziel gesetzt, bis 2025 vollständig von fossilen Kraftstoffen auf HVO umzustellen. Seit Mitte 2022 ist HVO für die gesamte Diesellokflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Auch DB Cargo UK fährt bereits einen Teil der Verkehre mit HVO.

Auch beim Thema Wärmewende sorgt der DB-Konzern für mehr Geschwindigkeit. Langfristig soll die Wärmeversorgung ebenfalls klimaneutral erfolgen und fossile Energieträger wie Heizöl und Erdgas sollen schrittweise abgelöst werden. Ölheizungen werden nun nicht mehr am Ende ihres Lebenszyklus 1:1 ausgetauscht, sondern durch effiziente und die Klimaneutralität unterstützende Alternativen wie bspw. Wärmepumpen oder Biomasseanlagen ersetzt. Für die Top-50-Standorte des DB-Konzerns in Deutschland wurden 2022 neue Energieversorgungskonzepte erstellt. Die jeweiligen Standorte werden nun schrittweise entsprechend umgerüstet.

ENERGIEEFFIZIENZ

Die Erhöhung der Energieeffizienz ist ein weiterer Baustein, über den der DB-Konzern sein Klimaschutzziel erreichen will. Der DB-Konzern fokussiert sich kurz- und mittelfristig auch auf den Einsatz von Hybridantrieben in seinen Lokomotiven und Triebzügen. Darüber hinaus investiert er kontinuierlich in die Erforschung und Anwendung alternativer Antriebe 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.

Die Zugauslastung im Schienenpersonenverkehr ist wieder deutlich angestiegen, jedoch liegt sie weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. Dementsprechend hat sich wegen der weitergeführten Effizienzmaßnahmen die Energieeffizienz zwar verbessert, liegt aber immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau. Der DB-Konzern erwartet, dass mit weiter steigender Auslastung in den nächsten Jahren das Vor-Corona-Niveau übertroffen wird. Da Reisende im DB-Fernverkehr auf der Schiene in Deutschland mit 100% Ökostrom unterwegs sind, blieb der DB-Schienenpersonenfernverkehr auch 2022 das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Im Logistikbereich konnten weitere Effizienzverbesserungen erreicht werden.

Ein wirksamer Hebel für die Senkung seiner Energieverbräuche im Betrieb ist z. B. die Ausrüstung seiner Lokomotiven mit Fahrassistenzsystemen wie LEADER bei DB Cargo und RESY bei DB Regio sowie von Bussen mit der Eco-App bei DB Regio, da sie das Fahrverhalten der Fahrer:innen positiv beeinflussen können. 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 umgewandelter Bremsenergie in die Oberleitung einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Eisenbahn in Deutschland. 2022 hat sich die Rückspeisequote merklich auf 17,9% erhöht (im Vorjahr: 16,7%). Aktuell wächst die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge weiter, bspw. durch den Zugang von weiteren ICE-4-Zügen.

Stationäre Energieverbräuche

Indem der DB-Konzern den Primärenergieverbrauch 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 6,1% des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus. Um Einsparpotenziale fortlaufend zu identifizieren und den Energieverbrauch und damit die Treibhausgasemissionen nachhaltig zu senken, betreiben aktuell zehn DB-Unternehmen, darunter die DB Energie GmbH, die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG und die DB Station&Service AG, ein zertifiziertes Energiemanagementsystem nach DIN EN ISO 50001.

Aufgrund der weltweiten Energiekrise hat der DB-Konzern eine Initiative zum Energiesparen am Arbeitsplatz ins Leben gerufen. Als Anreiz zum Energiesparen und Einreichen von Ideen wurde den DB-Mitarbeitenden im Dezember ein Energiespar-Bonus ausbezahlt. Auch spart der DB-Konzern durch die kontinuierliche Umstellung auf LED-Beleuchtung an Bahnhöfen Strom ein. Der Fokus lag 2022 auf kleinen und mittleren Bahnhöfen.

ALTERNATIVE ANTRIEBE

Gemeinschaftsprojekt H2goesRail

Mit den ersten Testfahrten des neu entwickelten Wasserstoffzugs Mireo Plus H hat das Gemeinschaftsprojekt des DB-Konzerns mit Siemens H2goesRail einen wichtigen Meilenstein erreicht. Wasserstoffzüge nutzen eine besonders klimafreundliche Antriebstechnologie, denn mit grünem Wasserstoff fahren sie emissionsfrei – bei der Verbrennung entsteht nur Wasserdampf. Während der Tests wird auch der Betankungsvorgang erprobt. Der DB-Konzern hat daher ein neuartiges Verfahren entwickelt, mit dem die Betankung

eines Wasserstoffzuges erstmalig genauso schnell verläuft wie bei Diesel. Ein wichtiger Aspekt angesichts der eng getakteten Zugumläufe im Schienenpersonennahverkehr.

Kooperation zur Entwicklung emissionsfreier Motoren

Um die klimaneutrale Mobilität voranzutreiben, haben der DB-Konzern und das australische Energieunternehmen Fortescue Future Industries (FFI) eine umfassende Zusammenarbeit vereinbart. In einem ersten Projekt arbeitet der DB-Konzern daran, Dieselmotoren für Lokomotiven und Triebfahrzeuge erstmals so zu modifizieren, dass sie mit Ammoniak und Wasserstoff betrieben werden können. Neben der Entwicklung von emissionsfreien Antriebstechnologien sieht die Vereinbarung auch eine Zusammenarbeit bei Logistik und Lieferketten für grüne Kraftstoffe vor. Der Ammoniak-Wasserstoffmotor basiert auf einem vorhandenen Typ von Dieselmotoren. Dieser wird so verändert, dass er mit grünem Ammoniak und grünem Wasserstoff, hergestellt aus erneuerbaren Energien, betrieben werden kann.

Oberleitunginseln für Batteriezüge

Beim Einsatz von Batteriezügen ist statt einer durchgängigen Elektrifizierung nur noch die Elektrifizierung kurzer Streckenabschnitte oder einzelner Bahnhöfe notwendig. In Schleswig-Holstein wurde durch DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg mit dem Bau einer innovativen Infrastruktur (Oberleitunginseln) für die künftige Versorgung von Akkuzügen begonnen. Ab Ende 2023 kommt diese Zukunftstechnologie erstmalig zum Einsatz und hat bundesweit Vorbildfunktion.

KLIMARESILIENZ

Im von German Watch zuletzt 2021 veröffentlichten Globalen Klima-Risiko-Index (KRI) belegte Deutschland weltweit Platz 18. Diese Platzierung im KRI bezieht sich auf eine Durchschnittsbetrachtung des Zeitraums von 2000 bis 2019. Sie zeigt, dass Deutschland von Wetterextremen deutlich stärker betroffen ist als die meisten anderen Länder. Als Infrastrukturbetreiber und mit dem Ziel, durch den Ausbau des Schienenverkehrs die Verkehrsverlagerung voranzutreiben, ist der DB-Konzern in seinem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, von den Auswirkungen des Klimawandels in Deutschland besonders stark betroffen. Dies belegen auch die vom DB-Konzern in 2018 und 2021 beauftragten Studien des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK).

Auch 2022 war der DB-Konzern mit mehreren Extremwetterereignissen in Deutschland konfrontiert: U. a. verschiedene Sturmtiefs haben zu Schäden im DB-Konzern in einer Größenordnung von annähernd 100 Mio. € geführt und die Betroffenheit des Schienenverkehrs von physischen Klimarisiken einmal mehr verdeutlicht. Das unterstreicht die anhaltend hohe Bedeutung des Themas Klimaresilienz für den DB-Konzern.

Analyse von Klimaszenarien

2021 untersuchte das vom DB-Konzern erneut beauftragte PIK in einer Studie die klimatischen Veränderungen in Deutschland bis 2060 und deren erwartete Auswirkungen auf die DB-Schieneninfrastruktur anhand von zwei Klimaszenarien des Weltklimarats: RCP 2.6 (Einhalten des 2°C-Ziels) und RCP 8.5 (»weiter wie bisher«). Im Ergebnis werden deutlich mehr Hitzetage und weniger harte Winter erwartet. Gleichzeitig werden Wetterextreme wie Starkregen und die Intensität von Sturmereignissen weiter zunehmen. Die Studie weist erstmals auch detaillierte Prognosen zu den klimatischen Auswirkungen in den 34 Verkehrsregionen von DB Netze Fahrweg aus. Diese Erkenntnisse, ebenso wie die angewendete Methodik, bilden eine wichtige Grundlage für weitergehende Klimawirkungsanalysen in den anderen Bereichen der Eisenbahn in Deutschland. Dabei erfasst der DB-Konzern bereits detailliert die finanziellen Auswirkungen von Extremwetterereignissen im Rahmen von Großschadensereignissen. 2022 wurden die spezifischen Anforderungen an die Datengrundlagen formuliert. Diese umfassen neben klimatologischen Parametern wie der Anzahl an Hitzetagen auch betroffene Anlagenarten (Assets) wie z. B. Signaltechnik. Diese unterschiedlichen Anforderungen berücksichtigt der DB-Konzern in den Klimawirkungsanalysen, die im Rahmen des Chancen-Risiko-Managements durchgeführt werden sollen. Im Ergebnis kann er dann konkrete Anpassungsmaßnahmen identifizieren und bewerten, um seine Resilienz gegenüber Wetterextremen weiter zu erhöhen.

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 auf den DB-Konzern abzumildern: 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 hierfür drei Kernbereiche identifiziert. Neben dem Vegetationsmanagement zur Sturmprävention werden auch das Wintermanage-

ment und die Hitzeprävention strategisch weiterentwickelt. So werden z. B. verschiedene Technologien erprobt, die sensible Bauteile in der Leit- und Sicherungstechnik vor immer längeren und intensiveren Hitzewellen schützen sollen. Außerdem wurde gemeinsam mit der Industrie eine zugestützte Böschungsbewässerung zur Betriebserprobung freigegeben, die zukünftig die Durchführung von feuergefährlichen Arbeiten wie dem Schweißen von Schienen auch in Dürreperioden sicher ermöglicht.

Naturschutz

Für den DB-Konzern ist der Schutz der Biodiversität eine wichtige Aufgabe, 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. Bspw. war es notwendig, für die Bauarbeiten am letzten Bauabschnitt von Stuttgart 21 rund 8.600 Mauereidechsen in speziell angelegte Ausweichflächen anzusiedeln. Auch im Betrieb setzt der DB-Konzern sich anspruchsvolle Ziele zum Schutz der Biodiversität bei der Vegetationskontrolle.

PROJEKT ZU GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Für den DB-Konzern steht ein sicherer Bahnbetrieb ebenso wie der Umweltschutz an oberster Stelle. Daher plant er, ab 2023 auf den Einsatz von Glyphosat zu verzichten. Damit arbeitet er konsequent an der Umsetzung des bereits 2019 angekündigten Ausstiegs aus Glyphosat. Als Alternative gegen den Bewuchs am Gleis setzt der DB-Konzern auf ein gesamthaftes nachhaltiges Vegetationsmanagement, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht. Dazu gehören u. a. die digitale Vegetationskontrolle, der Einsatz mechanisch-manueller Verfahren sowie die Nutzung von Pelargonsäure. Für die Zulassung von Pelargonsäure steht der DB-Konzern in einem engen und konstruktiven Austausch mit den Behörden. Neben der chemischen Vegetationskontrolle treibt der DB-Konzern verstärkt auch alternative Verfahren voran und steht dazu in intensivem Austausch mit anderen europäischen Bahnen. So arbeitet er u. a. an einer technologischen Weiterentwicklung von Mähapparaten.

FORSCHUNGSPROJEKT BALIN

Mit dem mehrjährigen Forschungsprojekt BALIN werden die Auswirkungen nächtlicher Bahnhofsbeleuchtung auf Insekten und potenzielle Gegensteuerungsmaßnahmen erforscht, um daraus Handlungsempfehlungen und Regelwerke erstellen zu können. Durch die Umrüstung auf insektenfreundliche Beleuchtung werden die Auswirkungen auf die Insektenfauna an sechs Bahnhöfen untersucht. Insgesamt wurden 36 Insektenfallen an den Bahnhöfen im Westhavelland angebracht und die Mastleuchten der Bahnsteige umgerüstet. Das Einsammeln der Fallen und die Probenauswertung starteten im September 2022, bis Mitte 2024 sollen sie abgeschlossen sein.

FAHRTZIEL NATUR

Seit über 20 Jahren bringt Fahrtziel Natur Menschen mit der Bahn in die Natur. 2022 fand aus diesem Anlass eine große Jubiläumsfeier statt. Die Kooperation von BUND, NABU, VCD und DB-Konzern engagiert sich dafür, dass Biosphärenreservate, Natur- und Nationalparks in ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz autofrei und nachhaltig bereist werden können. Das Biosphärengebiet Schwäbische Alb wurde 2022 als 24. Gebiet in die Kooperation »Fahrtziel Natur« aufgenommen.

Ressourcenschutz

Jedes Jahr werden weltweit mehr Ressourcen verbraucht, als die Natur im selben Zeitraum regenerieren kann. Der DB-Konzern hat durch seine Bautätigkeiten einen erhöhten Ressourcenbedarf. Das bedeutet für ihn, Rohstoffe behutsam einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – wann immer es geht – seine Abfälle zu recyceln. Im Rahmen einer von ihm in 2020 durchgeführten Umfeldanalyse wurde die große Bedeutung des Themas Ressourcenschutz durch seine Stakeholder bestätigt. Im Rahmen diverser Formate seiner Stakeholderdialoge informiert der DB-Konzern seine Stakeholder über seine Ziele, Maßnahmen und deren Fortschritt im Bereich Ressourcenschutz.

Der DB-Konzern strebt an, bis 2040 DB-konzernweit, mit besonderem Fokus auf dem Systemverbund Bahn, eine vollständige Kreislaufwirtschaft zu erreichen. Sein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem zunehmenden Einsatz von Recyclingmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen. Darüber hinaus sollen seine beschafften Produkte maximal recyclingfähig sein. Dafür erhöht der DB-Konzern bis 2030 signifikant die Recyclinganteile in den von ihm beschafften Produkten im Vergleich zu 2019. Für seine zentralen Ressourcen (Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl), die rund 80% des Gesamtmaterialeinsatzes im Systemverbund Bahn darstellen, hat der DB-Konzern sich 2022 verbindliche

Ziele gesetzt, um deren Recyclinganteil stetig zu erhöhen. Zudem wird der DB-Konzern seine Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95% halten.

Damit leistet der DB-Konzern einen Beitrag für zukünftige Generationen, denn mit seinen Ressourcenschutzmaßnahmen vermeidet er Versorgungsrisiken und schont aktiv Rohstoffe. Zudem setzt er sich als Europas größtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit seinen Ressourcenschutzzielen einen wichtigen Impuls für eine auf Kreislauf ausgerichtete Wirtschaft. Die Daten für seinen Ressourceneinsatz werden durch die DB Netz AG mithilfe von technischen Systemen erhoben.

Flankierend dazu wird der DB-Konzern über den Aufbau einer transparenten Datenwelt einen umfassenderen Überblick über seinen Ressourcenverbrauch erhalten. Um die Entwicklungen von recycelten und recyclingfähigen Produkten voranzutreiben, baut er die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Lieferanten auf und aus. Über die aktive Mitarbeit in nationalen und internationalen Verbänden und Gremien wie dem BDI, Eurospec und der UIC ist er bereits mit verschiedenen Akteuren zum Thema Circular Economy vernetzt.

Der DB-Konzern erhöht den Recyclinganteil bei seinen Hauptressourcen, die rund 80% seines Verbrauchs ausmachen, bis 2030 signifikant.

RESSOURCENSCHONUNG

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

- 2022 wurden rund 3,1 Mio. t (im Vorjahr: 2,8 Mio. t) abgenutzter Gleisschotter aus dem Gleisnetz ausgebaut und in zertifizierten Entsorgungsanlagen wieder zu Recyclingschotter für die interne Wiederverwendung oder eine weitere Nutzung als Splitt bzw. Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Im Rahmen seiner Instandhaltungsmaßnahmen wird ein Teil des Gleisschotters vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen oder mobile Aufbereitungsanlagen maschinell bearbeitet und direkt wiederverwendet. Damit werden die benötigte Menge an Neuschotter sowie die damit verbundenen transportbedingten Treibhausgasemissionen deutlich reduziert.
- 2022 wurden rund 533.000 t nicht mehr nutzbare Betonschwellen ausgebaut (im Vorjahr: 535.000 t). Die Betonschwellen werden, soweit zulässig, für den Wiedereinsatz im Gleisnetz aufgearbeitet. Hierfür ungeeignete Betonschwellen werden über zertifizierte Entsorgungsunternehmen recycelt und bspw. im Straßen- oder Wegebau eingesetzt.

- In seinen Betriebsrestaurants, beim DB-eigenen Catering-service sowie in den DB Lounges setzt der DB-Konzern Mehrweggeschirr ein. Darüber hinaus bietet er ein Pfandsystem an. Für kleinere Snacks gibt es Pfandgläser. Mit dem Pfandsystem seines Partners RECUP bietet der DB-Konzern Becher und Schalen aus 100% recycelbarem Kunststoff an, die sich durch ihren geringen Energieverbrauch in der Herstellung auszeichnen. Deshalb wurde RECUP und REBOWL das deutsche Umweltzeichen »Blauer Engel« verliehen.
- 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. Seit 2015 hat der DB-Konzern bereits über 80.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 500 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt.
- Der Einsatz von HVO ermöglicht es dem DB-Konzern, funktionsfähige Dieselmotoren und -lokomotiven, die aktuell noch auf nicht elektrifizierten Strecken eingesetzt werden, nicht vorzeitig auszurangieren. Sie können so bis zum Ende ihrer Lebensdauer deutlich klimafreundlicher als bisher unterwegs sein.
- Das DB-eigene Start-up encore stellt Speicher aus alten Lithium-Ionen-Batterien aus E-Fahrzeugen her. Diese Second-Life-Batteriespeicher können Energie aus Solar-, Wind- oder Wasserkraft speichern und damit je nach Anwendungsfall noch bis zu zehn Jahre im Einsatz sein. In dem encore alte Batterien wiederverwendet und deren Lebensdauer verlängert, werden weniger Primärrohstoffe wie Lithium, Nickel oder Kobalt benötigt, was einen wertvollen Beitrag zum Ressourcenschutz leistet. Das erste dieser Batteriespeichersysteme wurde im Juli 2022 am EUREF-Campus in Berlin in Betrieb genommen.

ABFALLMANAGEMENT

Im Rahmen seines Umweltmanagementsystems gem. DIN ISO 14001 sind für den Systemverbund Bahn in Deutschland 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. Der DB-Konzern tritt 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 für den Systemverbund Bahn

durch die Beschaffung. Es werden Entsorgungsfachbetriebe beauftragt, die im Sinne von § 56 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) über die entsprechenden abfallfachlichen und -wirtschaftlichen Eignungen verfügen. Betrachtet werden alle im Systemverbund Bahn anfallenden Abfälle, die gem. bestehenden Entsorgungsverträgen oder im Rahmen der in Deutschland geltenden kommunalen Überlassungspflicht einer Abfallentsorgung zugeführt werden.

Mit seinem internen Abfallmanagement erfasst und entsorgt der DB-Konzern nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Dadurch kann der DB-Konzern die Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen. Die gefährlichen und nicht gefährlichen Abfälle werden mittels eines zentralen IT-Systems erfasst. Somit besteht Transparenz über die Abfallströme und die Entsorgungswege. 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 lokaler Ebene getroffen und überwacht.

RECYCLINGQUOTE

Der DB-Konzern wird seine Recyclingquote auch weiterhin auf dem hohen Niveau von mindestens 95% halten. Insbesondere bei Bau und Instandhaltung seiner Schieneninfrastruktur und bei seiner Fahrzeugflotte fallen Abfälle an, die wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe enthalten. Diese werden bereits heute überwiegend einem Recycling zugeführt.

- 2022 sind insgesamt rund 0,6 Mio. t weniger Abfälle angefallen. Wesentlicher Treiber war das Bauabfallaufkommen, das um rund 8% zurückgegangen ist. Die Recyclingquote lag bei 96,7%. Durch gezielte Maßnahmen, wie den selektiven Rückbau und die 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.
- Zu verbrennende Abfälle führt der DB-Konzern grundsätzlich der thermischen Abfallbehandlung zu. Dort wird die beim Verbrennen freigesetzte Energie genutzt und als elektrische Energie, Wärme und/oder Prozessdampf abgegeben.
- Siedlungsabfälle haben nur einen kleinen Anteil an seinem Gesamtabfallaufkommen, sind aber die sichtbarste Fraktion in seinen Zügen und an seinen Bahnhöfen. Die Strategie zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe weitestgehend zu recyceln, hat sich bewährt. Durch die moderne

Sortierung stehen mindestens 85 % der enthaltenen Wertstoffe sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung. Die Menge der recycelten Siedlungsabfälle konnte spürbar um rund 70 % gesteigert werden.

Von dem 2022 angefallenen Abfall wurden rund 95 % (im Vorjahr: 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:

- Von 1999 bis 2030 wird der DB-Konzern im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken mit rund 800.000 Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm entlasten. Dies entspricht der Hälfte der Betroffenen. Bis 2020 hat der DB-Konzern bereits rund 2.000 km erreicht. Bis 2030 werden weitere rund 1.250 km Bestandsstrecken hinzukommen.
- Bis 2050 wird der DB-Konzern alle Anwohner:innen an lärmbelasteten Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlastet haben. Voraussetzung für die Zielerreichung ist die auskömmliche Mittelbereitstellung für ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund im Haushalts-titel 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.

- Die Güterwagen von DB Cargo sind bereits seit 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. Lediglich Lokomotiven der Baureihe class 77 mit weniger als 2 % der Streckenleistung von DB Cargo werden dann noch mit Grauguss-Klotzbremsen fahren.

- DB Fernverkehr ersetzt bis 2025 alle Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierlokomotiven. Somit trägt Lärmschutz gleichzeitig zum Klimaschutz bei.

Das innovative Lärmschutzprojekt I-LENA ermöglichte es den Herstellern von Lärmschutztechnologien, ihre Innovationen im realen Betrieb auf Teststrecken auf deren akustische Wirksamkeit hin untersuchen zu lassen. Der Abschlussbericht zu I-LENA wurde online veröffentlicht.

Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und seinen Partnern aus der Industrie will der DB-Konzern die Forschung zu und Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben, um wirksamere Lärmschutzmaßnahmen umsetzen zu können.

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE

Seit Beginn des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes 1999 hat der DB-Konzern die Lärmbelastung für die Anwohner:innen reduziert. Durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Schallschutzwände, Schallschutzfenster oder auch Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, saniert er die lärmbelasteten Bestandsstrecken. Das Ziel des DB-Konzerns für die lärmsanierte Strecke hat er, wie im Integrierten Bericht 2021 prognostiziert, erreicht.

Mittelabruf Bundeshaushalt

2022 wurden rund 115 Mio.€ aus Mitteln aus dem Bundeshaushalt für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms ausgegeben, womit weitere Schallschutzwände errichtet und zusätzliche Wohnungen mit Schallschutzmaßnahmen 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

Im Haushaltsgesetz 2021 wurde die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes um weitere 3 dB(A) auf 54 dB(A) nachts in Wohngebieten festgelegt. Seit Inkrafttreten der überarbeiteten Förderrichtlinie Lärmsanierung zum 1. Juli 2022 kommen die neuen Auslösewerte zur Anwendung. In einem vom Bund in Zusammenarbeit mit dem DB-Konzern erarbeiteten Gesamtkonzept wurde diese Absenkung nun berücksichtigt. Der DB-Konzern setzt die förderfähigen Schallschutzmaßnahmen in den jeweiligen Sanierungsbereichen auf Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung und anhand der Priorisierungsfolge im Gesamtkonzept um.

MITARBEITENDE

- Personalplanung ➔ 38
- Personalgewinnung ➔ 38
- Führung, Qualifizierung und Transformation ➔ 39
- Arbeit der Zukunft ➔ 41
- Mitarbeitendenzahl und -struktur ➔ 44

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 führt der DB-Konzern eine 18-monatige rollierende Prognose für betriebliche Schlüsselfunktionen im Rahmen eines regelmäßigen Berichtswesens durch. Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügt der DB-Konzern über ein Instrument zur Analyse seiner längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dies verschafft ihm einen 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

Auch 2022 hat der DB-Konzern seine Personaloffensive auf einem engen Arbeitsmarkt fortgesetzt. Es wurden sechs große Imagekampagnen und über 100 Recruitingkampagnen zielgruppenspezifisch für Schüler:innen, Studierende, Akademiker:innen und Fachkräfte ausgespielt. Für die Schüler:innen-Kampagne #WasInDirSteckt gewann der DB-Konzern einen Red Dot Design Award und einen Trendence-Award.

Der Deutsche Digital Award zeichnete ihn mit Bronze für die Schüler:innen-Kampagne »Kein Stress. Was machen. Bei der Bahn.« aus. Zudem wurde der Launch seiner Arbeitgeberkampagne für 2023 »Was ist dir wichtig?« auf Basis einer neu entwickelten, global geltenden Employer Value Proposition (Arbeitgebermarkenversprechen) vorbereitet.

Darüber hinaus hat der DB-Konzern seine Diversity-Recruiting-Strategie weiterentwickelt. U. a. gibt er durch sein Inklusionszentrum allen Bewerbenden mit Behinderung, d. h. mit SGB-IX-Merkmal, die eine Absage im Regelprozess erhalten, eine zweite Chance auf einen passenden Einstieg im DB-Konzern. Um Diskriminierung im Einstellungsprozess zu verhindern, bietet der DB-Konzern für Recruiter:innen und am Einstellungsprozess beteiligte Personen Unconscious-Bias- und Bewertungsfehlertrainings sowie Diversity-Recruiting-Werkstätten an. Außerdem gehört er zum Netzwerk »Fair Company Initiative«, die sich für Fairness in der Arbeitswelt einsetzt.

Damit der DB-Konzern als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar ist und das Ziel »30% Frauen in Führung« bis 2024 erreicht, wurde auch 2022 der DB-Weltfrauenmonat als eine Maßnahme seiner Frauenrecruitingstrategie umgesetzt. Im März 2022 hat der DB-Konzern die Rollen getauscht und sich mit der »größten Bewerbung Deutschlands« bei 26 Millionen erwerbstätigen Frauen vorgestellt. Die deutschlandweite Kampagne lief auf reichweitenstarken digitalen Kanälen und in den sozialen Medien. Es gab 20 Recruiting- und Networking-Events, eine Social-Media-Aktion sowie den Live-stream »Deutschlands größtes Bewerbungsgespräch« mit rund 1.200 Anmeldungen und rund 500 eingereichten Fragen. Insgesamt konnte der DB-Konzern allein im März 2022 718 Frauen neu einstellen, deutlich mehr als in den anderen Monaten. Für seine Frauenrecruitingstrategie gewann er den Deutschen Personalwirtschaftspreis in der Kategorie »Recruiting und Employer Branding«. Als bester Arbeitgeber für Frauen im Eisenbahnsektor erhielt der DB-Konzern den »Women in Rail Award 2022« der Europäischen Union.

Bereits kurz nach Ausbruch des Ukraine-Kriegs hat der DB-Konzern für Geflüchtete ein umfassendes Beratungsangebot zur Orientierung und zum Einstieg in den deutschen Arbeitsmarkt aufgesetzt. Das Angebot basiert auf drei Säulen:

- Auf dem Karriereportal waren alle Informationen zum Arbeiten in Deutschland, ein Überblick zum Beratungsangebot des DB-Konzerns und konkrete Stellenausschreibungen zu finden. Des Weiteren konnten hier Kontaktdaten für ein persönliches Beratungsgespräch hinterlegt werden.
- Geflüchtete konnten sich werktags über eine Hotline beraten lassen.
- In Berlin, Frankfurt am Main, Köln und Leipzig wurden in Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit Beratungszentren in der Nähe der Hauptbahnhöfe eröffnet. Damit konnten auch Fragen zu Jobs beantwortet werden, die wir im DB-Konzern nicht anbieten.

Insgesamt wurden rund 3.500 geflüchtete Ukrainer:innen beraten. Davon konnte der DB-Konzern 75 als neue Kolleg:innen begrüßen. Für sein Beratungs- und Unterstützungsangebot wurde der DB-Konzern mit einem Trendence-Award in der Sonderkategorie »Unternehmen helfen Menschen« ausgezeichnet.

Um auf dem Arbeitsmarkt ein Zeichen für Klimaschutz zu setzen und sich als nachhaltiger Arbeitgeber zu positionieren, hat der DB-Konzern in Kooperation mit dem Bergwaldprojekt e. V. 2022 angefangen, deutschlandweit für alle neuen Mitarbeitenden einen Baum zu pflanzen. Vor ihrem ersten Arbeitstag erhalten Kandidat:innen ihr Pflanzertifikat.

Bei der Ansprache seiner Zielgruppen hat der DB-Konzern weiterhin auf Innovation gesetzt: Ein Beispiel ist die DB JobWelt. Hier traf der DB-Konzern Kandidat:innen aller Zielgruppen in den Hauptbahnhöfen Leipzig und Frankfurt am Main vor Ort und hat eine individuelle Beratung zu regionalen Einstiegsmöglichkeiten angeboten.

Außerdem wurde das Karriereportal des DB-Konzerns weiterentwickelt. Durch die Einbindung von Google Maps können Kandidat:innen regional gezielt nach Jobs suchen. Darüber hinaus werden alle Informationen, wie das Einstellungsverfahren abläuft, transparent kommuniziert. Sobald eine Bewerbung über das Karriereportal eingereicht wurde, können Kandidat:innen den Stand ihrer Bewerbung verfolgen und werden auch von den Recruiter:innen per E-Mail oder telefonisch proaktiv darüber informiert.

Der DB-Konzern wurde zudem mit weiteren wichtigen Branchenpreisen ausgezeichnet: Für seinen selbst entwickelten Stellenanzeigengenerator »DB Jack – Job Ad Construction Kit« gewann er einen Trendence-Award. Der Art Directors Club ehrte ihn mit zwei Bronze-Nägeln und einer Auszeichnung in den Kategorien »Digital Product Augmented Reality«, »Motion Design Social Media« und »Dialog Activation Social Media«. Darüber hinaus ist der DB-Konzern vom Frauen-Karriere-Index (FKi) als DB Impact of Diversity Award-Gewinner ausgezeichnet worden.

NEUEINSTELLUNGEN

2022 haben im DB-Konzern in Deutschland rund 26.700 neue Mitarbeitende (inkl. Auszubildender und dual Studierender) ihren ersten Arbeitstag absolviert (im Vorjahr: rund 23.000). Zu diesen Neueinstellungen zählen knapp 4.000 Instandhalter:innen, rund 2.000 Streckenlokomotivführer:innen sowie über 1.500 Stellwerksmitarbeitende.

Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichnete der DB-Konzern 2022 21.810 externe Neueinstellungen in Deutschland (im Vorjahr: 18.450). Dies leistet einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung des zentralen strategischen HR-Ziels des DB-Konzerns und zu seiner Robustheit.

Führung, Qualifizierung und Transformation

QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

Der DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder in Deutschland und bildet in rund 50 Ausbildungsberufen und 25 dualen Studiengängen aus. So haben junge Menschen im DB-Konzern auch in unsicheren Zeiten sichere Berufsperspektiven, denn der DB-Konzern bietet Auszubildenden und dual Studierenden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung grundsätzlich eine unbefristete Übernahme an.

2022 sind rund 4.900 (im Vorjahr: rund 4.500) Auszubildende (ohne »Chance plus«-Teilnehmende) und dual Studierende in ihre Berufsausbildung bzw. ihr Studium im DB-Konzern gestartet. Für die Ausbildungsplätze hat der DB-Konzern 2022 im Systemverbund Bahn rund 110.000 (im Vorjahr: rund 103.000) Bewerbungen erhalten. Das zeigt, dass der DB-Konzern gerade bei jungen Menschen in Zeiten der Diskussionen um Klimawandel, Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein attraktiver Arbeitgeber ist. Nach wie vor starteten die meisten Auszubildenden in den Berufen Eisenbahner:in im Betriebsdienst und Elektroniker:in für Betriebstechnik.

Der DB-Konzern beteiligt sich an der sozialpartnerschaftlichen Neuordnung der wichtigsten Ausbildungsberufe im Eisenbahnverkehrswesen. Die Neuordnung des Ausbildungsberufs Eisenbahner:in im Betriebsdienst konnte nach langjähriger intensiver Arbeit 2022 abgeschlossen werden, sodass die entsprechenden Auszubildenden im August 2022 mit aktualisierten Ausbildungsinhalten starten konnten.

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, die Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. 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 vielfältige Angebotsportfolio von DB Training und DB Akademie umfasste 2022 knapp 750 Lernangebote zu Themen von Strategie, Kommunikation und Leadership über Digitalisierung, Lean-Management und Innovation bis hin zu Umwelt und Nachhaltigkeit. Zugang zu vielen dieser Angebote bietet die DB Lernwelt als konzernweites Learning Management System mit inzwischen mehr als 260.000 Nutzer:innen. Im Rahmen des Projekts »Lernen@DB« entwickelt der DB-Konzern darüber hinaus eine moderne und zukunftsfähige Lerninfrastruktur, die sich an dem Zielbild eines konzernweiten Lernökosystems orientiert.
- **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. 2022 bezog sich die Nachfolgeplanung auf knapp 1.600 Funktionen. Mit den drei Karrierewegen (Führungs-, Experten- und Projektkarriere) stellt der DB-Konzern sich schlagkräftig auf und bietet attraktive Alternativen zur klassischen Führungskarriere an. Die DB Fachexpertenkarriere wurde zum 1. Januar 2023 eingeführt. Im neu ausgerichteten DB Karriere Lab stehen Eigeninitiative und Individualität im Fokus – die Formate stehen allen Mitarbeitenden zur Verfügung.

- **Einsteigen und umsteigen:** Mit seiner Onboarding-Plattform stellt der DB-Konzern relevante Informationen zum Einstieg zur Verfügung. Moderne Lern-, Qualifizierungs- und Austauschformate fördern zudem die erste Orientierung und die konzernweite Vernetzung. Auch die persönliche Begleitung durch Führungskraft und Kolleg:innen ist wichtig für das Ankommen und die Bindung. Mit dem konzernweiten Patenprogramm und einem Generationenmanagement werden die Integration ins Team DB und gegenseitiges Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitenden gefördert. Ein gesteuerter Wissenstransfer sichert zudem wertvolles DB-Know-how sowie das Ankommen in den Aufgaben, den Prozessen und dem Systemverbund Bahn. Neben dem Einstieg neuer Mitarbeitender unterstützt ein Wiedereinstiegsmanagement Kolleg:innen während und nach befristeter Abwesenheit. Hierdurch fördert der DB-Konzern insbesondere die Bindung von Frauen in Führungspositionen bzw. von Frauen mit Führungsambitionen.

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

2022 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 alle zwei Jahre im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung (MAB) ermittelt. Auch im September 2022 hieß das MAB-Motto »Teilnehmen – Teil sein«. Ziel der MAB ist es, konkrete Anhaltspunkte für Verbesserungen auf allen Ebenen zu liefern.

An der MAB 2022 haben insgesamt 199.601 Mitarbeitende teilgenommen (2022: 59,2%; 2020: 58,5%). Damit ist die Beteiligungsquote leicht gestiegen. Im Systemverbund Bahn stieg sie deutlich (2022: 58,0%, 2020: 55,8%). Durchgeführt und ausgewertet wurde die Mitarbeitendenbefragung erstmals vom unabhängigen Dienstleister SEMYOU.

2022 blieb die Mitarbeitendenzufriedenheit nach dem sehr starken Anstieg 2020 stabil. Die Befragungsergebnisse zeigen: Die Strategie Starke Schiene bleibt ein wichtiger Anker für das Team DB. Sie könnte allerdings noch bekannter und spürbarer werden: 63% der Mitarbeitenden kennen die Strategie, 59% sind von ihr auch überzeugt.

Erkennbar sind die aktuellen globalen, geopolitischen und auch innerbetrieblichen Herausforderungen, die sich in verringerten Zustimmungswerten für Kundenfokus, wahrgenommener Qualität sowie niedrigerem Zukunftsoptimismus widerspiegeln. Die Werte bleiben aber über Vor-Corona-Niveau.

Ein klarer Handlungsauftrag ergab sich aus der MAB 2020 in Bezug auf Prozesse und Feedback. In 2022 ist die Zustimmung der Mitarbeitenden in diesen Bereichen gestiegen. So werden das allgemeine Leistungsfeedback mit 45% (2020: 43%) und das Leistungsfeedback durch die Führungskraft mit 68% (2020: 65%) besser beurteilt. Auch bei der Umsetzungsdisziplin (2022: 42%, 2020: 41%) und beim Thema »Unnötiges beenden« (2022: 35%, 2020: 33%) ist eine Verbesserung sichtbar. Die Entscheidungsfindung ist das einzige Handlungsfeld, das eine leichte Verschlechterung zeigte (2022: 32%, 2020: 33%).

Wesentlicher Bestandteil im MAB-Prozess des DB-Konzerns ist die Arbeit mit den Ergebnissen im Folgeprozess. DB-konzernweit erhielten alle Führungskräfte ihre aggregierten MAB-Ergebnisse, auch um sie mit ihren Mitarbeitenden zu teilen. Im Anschluss startete ein zweiter, optionaler Schritt: Identifizierte Themenschwerpunkte werden unter Einbindung von höheren Führungskräften, Inputgeber:innen oder Schnittstellenpartner:innen gemeinsam bearbeitet, mit dem Ziel, gemeinsam Veränderung zu gestalten. Diese Phase soll bis Ende Juli 2023 abgeschlossen sein.

In 2023 wird zum zweiten Mal das Kulturbarmeter durchgeführt, eine Stichprobenerhebung im Systemverbund Bahn in Deutschland, mit der der Kompassindex gemessen wird.

Arbeit der Zukunft

Um seine Innovationsfähigkeit zu stärken und sich zukunftsicher aufzustellen, will der DB-Konzern die Arbeit der Zukunft aktiv gestalten. Wichtig ist hierbei die Einbeziehung aller Mitarbeitenden, insbesondere derer, die in operativen Tätigkeiten 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 weiter. Dabei sind Themen wie Flexibilisierung, Partizipation und Individualisierung wesentlich. Die Weiterentwicklungen werden hierbei adressatengerecht an die Mitarbeitenden kommuniziert und Feedback zu den Aspekten der Beschäftigungsbedingungen ermöglicht. Bei der Weiterentwicklung erfolgt stets die Einbindung der jeweiligen Interessenvertretungen.

Tarifliche Entgelterhöhung

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigt sich der DB-Konzern mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- 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:

- So steigen die Entgelte 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.

Flexible Gestaltung der Arbeitszeit

Der DB-Konzern wird den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen der Mitarbeitenden bei der Arbeitszeitgestaltung gerecht. Seine Bemühungen, Flexibilisierungsmöglichkeiten in der Arbeitszeitgestaltung stetig weiterzuentwickeln, zählt auf die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität ein und hat somit hohe Bedeutung für die Mitarbeitendenbindung und -rekrutierung.

- Mit dem Wahlmodell Arbeitszeit können Mitarbeitende 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.
- Bei der Verwendung erbrachter Mehrleistung bieten sich für seine 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. Es wird darauf geachtet, dass gesetzliche Regelungen zur Arbeitszeit eingehalten werden. Die Mehrarbeit wird zudem nur bei beidseitiger Zustimmung geleistet.
- 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 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.

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. Er hat Kooperationsverträge mit sechs Wohnungsunternehmen, 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 Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad, ein Mitarbeitenden-Tarif für das Bikesharing-Angebot »Call-a-Bike« oder auch die Fahrvergünstigungen bilden hierbei den Grundstein. Außertarifliche und leitende Angestellte können darüber hinaus das Carsharing-Angebot Flinkster nutzen und die BahnCard 100 statt eines Firmewagens wählen. Auch für den Weg zur Arbeit ermöglicht der DB-Konzern seinen Mitarbeitenden Zugang zu günstigen Angeboten für das monatliche Verbund-Jobticket und finanzieren diese – je nach tarifvertraglich geregelter Fallgestaltung – ganz oder teilweise.

Modernes Gesundheitsmanagement

Während der Corona-Pandemie konnte der DB-Konzern wichtige Mobilitätsangebote durchgehend gewährleisten. Hieran hat insbesondere seine 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 waren u. a. die Minimierung des Infektionsrisikos am Arbeitsplatz, die Aufrechterhaltung der Betriebsabläufe, der Erhalt der betrieblichen Infrastruktur und die Sicherstellung der Grundversorgung.

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 oder auch Ergonomie am mobilen Arbeitsplatz. 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.

Der DB-Konzern unterstützt die Gesundheit seiner Mitarbeitenden aus einer ganzheitlichen Perspektive und verknüpft dabei gezielte Angebote für die körperliche, mentale und soziale Gesundheit durch betriebsärztliche und arbeitspsychologische Betreuung. Dies umfasst bspw. Themen wie Stressbewältigung, Bewegung, Ernährung sowie professionelle Unterstützung bei psychischen Erkrankungen. Speziell im Umgang mit berufsbedingten Traumatisierungen nach Arbeitsunfällen verfügt der DB-Konzern über ein differenziertes internes Betreuungsangebot sowie über einen schnellen Zugang zu zeitnaher externer notfallpsychologischer Betreuung.

DB-internes Impfangebot

Zur Unterstützung der Corona-Impfkampagne in Deutschland bot der DB-Konzern seinen Mitarbeitenden ein eigenes Impfangebot. Dazu hat er an zehn zentralen Standorten vorübergehend eigene Impfzentren eingerichtet und diese selbstständig mit Unterstützung durch die betriebsärztlichen Dienstleister PIMA und ASAM prevent betrieben. Des Weiteren bietet der DB-Konzern auch 2023 an 20 Gesundheitszentren seines betriebsärztlichen Dienstleisters ias AG alle Corona-Impfungen von der Grundimmunisierung bis zur dritten Auffrischungsimpfung gem. STIKO-Empfehlung an.

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 wurden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. In 2022 wurden Führungskräfte gemeinsam mit ihren Teams in die Verantwortung geholt, den Modus ihrer zukünftigen Zusammenarbeit gemeinsam festzulegen. Hierfür wurde ein entsprechender dezentraler Prozess für Teamvereinbarungen ausgerollt, der mit einer Vielzahl unterschiedlicher Change-Aktivitäten und -Formate in den Geschäftsfeldern begleitet wurde. So unterstützt der DB-Konzern bei der Orientierung in der neuen hybriden Arbeitswelt und stärkt die Partizipation.

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 DB-Konzern diskutiert werden, um Ableitungen für Maßnahmen, Projekte und Initiativen zu treffen.

Auch 2022 wurde wieder seine innovative Digitalkonferenz »Woche der neuen Arbeit« veranstaltet. Unter dem Motto »Von Mitarbeitenden für Mitarbeitende« wurde ein interaktives Programm mit über 70 virtuellen Programmpunkten organisiert. 2022 stand das Thema »Neue Arbeit für die Grüne Mobilitätswende« im Fokus.

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. 2022 wurde die Methode pilotiert, weiterentwickelt und der Analyseprozess weiter digitalisiert.
- **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 bereits in agilen Organisationseinheiten oder befinden sich in der Transformation. Um diese Expertise zu erweitern, wurden im H-Zukunftslab 2 Formen übergreifender Vernetzung von Führungskräften weiterentwickelt, Workshops für agile Transformationen pilotiert und Synergien aus den Methoden des Lean-Managements und der Agilität identifiziert und gefördert.

Das Bekenntnis des DB-Konzerns zur Vielfalt seiner Mitarbeitenden ist in der Strategie Starke Schiene verankert. Jedes Mitglied des Vorstands hat die Pat:innenschaft für eine Diversity-Dimension übernommen, wobei das Thema gesamthaft von Martin Seiler, Vorstand Personal und Recht, verantwortet wird. Darüber hinaus stehen die Diversity-Verantwortlichen der Geschäftsfelder Mitarbeitenden als direkte Ansprechpersonen für Diversity-Themen zur Verfügung. Außerdem werden Mitarbeitende mit spezifischen Diversity-Anliegen von verschiedenen Stellen, wie der Konzernschwerbehindertenvertretung oder dem Projekt »Soziale und kulturelle Integration«, unterstützt.

Der DB-Konzern hat 2022 unter dem Dach der Initiative »Einziganders.« weiterhin vielfältige Maßnahmen umgesetzt, um die Chancengerechtigkeit der Geschlechter zu sichern und ein inklusives Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen. Dazu zählen u. a. die weitere Flexibilisierung von Arbeitsbedingungen mit der Einführung der »Wo Du Willst-Jobs«, bei denen der Arbeitsort innerhalb Deutschlands frei wählbar ist, oder der Ausbau der konzerninternen Initiative »Frau Dich!«, die eine exklusive Karriereberatung für Frauen bietet.

Umfangreiche Materialien und Lernformate sind themenübergreifend und zu verschiedenen Diversity-Dimensionen über das Intranet und die interne Lernplattform allen Mitarbeitenden zeitunabhängig zugänglich. Darüber hinaus sind Live-trainings zu Diversity allgemein und zu verschiedenen Schwerpunkten verfügbar, die auf Abruf durchgeführt werden können.

Ein aktives Generationenmanagement baut generationenbezogene Stereotype ab und unterstützt die Integration aller Generationen in den DB-Konzern durch verschiedene Formate wie Reverse Mentoring und Workshops zu generationenübergreifendem Arbeiten.

Unter dem Motto »Einziganders. Miteinander für Vielfalt« drehte sich in der Diversity-Woche alles um das Thema Allyship (Solidarität mit marginalisierten Gruppen). Ziel der Veranstaltung war es, Vielfalt im DB-Konzern als Querschnittsthema zu verankern, zu diskutieren und sich zu vernetzen. Konkrete Möglichkeiten, Vielfalt im Arbeitsalltag zu befördern, wurden über verschiedene Formate wie Workshops, Coffee Breaks und Impulsveranstaltungen vermittelt.

30% Frauen in Führung

Der DB-Konzern hat das Ziel, den Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften bis Ende 2024 auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene auf insgesamt 30% zu steigern. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen der betroffenen Gesellschaften umfasst bezogen auf die zum 31. Dezember 2022 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 27,0% (per 31. Dezember 2021: 25,4%). Durch externe Rekrutierung, attraktive Arbeitsbedingungen und interne Bindungs- und Entwicklungsmaßnahmen soll zudem der Anteil von Frauen 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 Implementierungsphase, die bis 2024 geht, der Go-live des Systems erfolgt frühestens im November 2023.

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	2022	2021	Veränderung		2020
			absolut	%	
Mitarbeitende	8.867	8.718	+149	+1,7	8.875
Auszubildende	193	203	-10	-4,9	197
DB AG	9.060	8.921	+139	+1,6	9.072

Per 31. Dezember 2022 ist die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG leicht gestiegen. Im Jahresdurchschnitt lag sie mit 8.777 Mitarbeitenden auf dem Niveau des Vorjahreswerts (im Vorjahr: 8.765 Mitarbeitende).

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- Umfeldbedingungen → 45
- Ergebnisentwicklung → 46
- Finanzlage → 47
- Vermögenslage → 49

Umfeldbedingungen

WELTWIRTSCHAFT

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN IM VORJAHRESVERGLEICH / in %	2022	2021	2020
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	+4,5	+11,9	-5,7
BIP			
Welt	+3,1	+6,1	-3,3
USA	+2,1	+5,9	-2,8
China	+3,0	+8,1	+2,2
Japan	+1,3	+2,2	-4,3
Europa	+3,3	+5,9	-5,8
Euro-Raum	+3,5	+5,3	-6,3
Deutschland	+1,9	+2,6	-4,1

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2020 bis 2022 entsprechen den per Februar 2023 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Quelle: Oxford Economics

Die Weltwirtschaft verzeichnete 2022 trotz zahlreicher negativer Einflussfaktoren ein leichtes Wachstum. Gestützt wurde dieses insbesondere durch Aufholeffekte. Dennoch fiel das globale Wachstum bei Handel und Wirtschaftsleistung deutlich schwächer aus als erwartet, da sich die Kombination aus Ukraine-Krieg, stark gestiegenen Preisen und regionalen Lockdowns in China mit Einschränkungen bei globalen Wertschöpfungsketten negativ auf die weltweite Entwicklung auswirkte. Am stärksten betroffen sind neben Russland und der Ukraine insbesondere die Industrieländer. Bei den Entwicklungsländern ist der Einbruch aufgrund des geringeren Anteils an industrieller Fertigung nicht so deutlich.

V. a. der industrielle Sektor war stark durch die Auswirkungen der hohen Energie- und Einkaufspreise sowie gestörte Lieferketten betroffen, in der Folge entwickelte sich die Industrieproduktion in der zweiten Jahreshälfte deutlich schwächer. Aufgrund der hohen Inflation haben die Zentralbanken bereits mit deutlichen Zinserhöhungen reagiert. Stützend wirkte der Dienstleistungssektor, insbesondere in Form des anziehenden Tourismus, der wieder deutlich zulegen und sich spürbar stabilisiert hat.

ENERGIEMÄRKTE

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu reduzieren. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten die Sicherungsaktivitäten 2022 spürbar dämpfend.

Brentöl

	2022	2021	Veränderung	
			absolut	%
BRENT / in USD/bbl				
Durchschnittspreis	99,0	71,0	+28,0	+39,4
Höchstpreis	139,1	86,7	+52,4	+60,4
Tiefstpreis	75,1	50,6	+24,5	+48,4
Jahresendpreis	85,9	77,8	+8,1	+10,4

Die Daten entsprechen den per Januar 2023 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Quelle: Thomson Reuters

Das erste Halbjahr 2022 war durch starke Preisaufschläge infolge des Ukraine-Kriegs geprägt. Ab Mitte 2022 dämpften Rezessionsorgen, Zinsanhebungen und coronabedingte Einschränkungen (v. a. in China) den Ölpreis wieder deutlich. Insgesamt hat der Ölpreis 2022 auf Dollarbasis um 40 % angezogen. Diese Entwicklung wurde für den Euro-Raum durch einen schwachen Euro zusätzlich verstärkt.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland (+27%) wurden 2022 neben dem Ölpreisanstieg auch durch die Erhöhung der CO₂-Steuer getrieben. Steigende Kraftstoffpreise stärkten die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen. Der motorisierte Individualverkehr profitierte jedoch 2022 weiterhin von einer Präferenz für Individualverkehre sowie dem Tankrabatt von Juni bis August.

Strom und Emissionszertifikate

	2022	2021	Veränderung	
			absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	298,3	88,7	+209,6	+236
Höchstpreis	1.050	335,0	+715,0	+213
Tiefstpreis	108,8	47,9	+60,9	+127
Jahresendpreis	215,0	120,1	+94,9	+79,0
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/t CO ₂				
Durchschnittspreis	81,2	53,7	+27,5	+51,2
Höchstpreis	99,2	90,8	+8,4	+9,3
Tiefstpreis	55,0	31,3	+23,7	+75,7
Jahresendpreis	84,0	80,7	+3,3	+4,1

Die Daten entsprechen den per Januar 2023 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Quelle: Thomson Reuters

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom legten 2022 sehr stark zu. Treiber waren neben den Preisen für Emissionsberechtigungen (European Allowances im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) v. a. der starke Preisanstieg für Erdgas sowie Ausfälle französischer Atomkraftwerke.

Ergebnisentwicklung

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich 2022 nicht.

ERGEBNISENTWICKLUNG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	2022	2021	Veränderung		2020
			absolut	%	
Umsatzerlöse	1.352	1.277	+75	+5,9	1.223
Andere aktivierte Eigenleistungen	0	1	-1	-100	2
Sonstige betriebliche Erträge	578	352	+226	+64,2	442
Materialaufwand	-521	-455	-66	+14,5	-479
Personalaufwand	-922	-763	-159	+20,8	-758
Abschreibungen	-30	-40	+10	-25,0	-96
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.272	-1.650	+378	-22,9	-1.033
Beteiligungsergebnis	662	-748	+1.410	-	-4.232
Zinsergebnis	-192	-442	+250	-56,6	-507
Ergebnis vor Steuern	-345	-2.468	+2.120	-86,0	-5.438
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1	1	-2	-	-1
Jahresfehlbetrag	-346	-2.467	+2.084	-84,5	-5.439

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wurde 2022 wesentlich durch die Verbesserung des Beteiligungsergebnisses infolge der Erholung der Reisendenzahlen im Personenverkehr des DB-Konzerns nach der Lockerung von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie und die anhaltend positive Entwicklung der DB Schenker AG beeinflusst. Gegenläufig dämpfend wirkten geringere staatliche Corona-Unterstützungsleistungen an DB-Konzernunternehmen.

Der Ertragszuwachs der DB AG wurde v. a. getrieben durch höhere sonstige Erträge:

- Der deutliche Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge resultierte im Wesentlichen aus höheren übrigen sonstigen Erträgen infolge von Sicherungsgeschäften für Energie (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen). Gegenläufig wirkten geringere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.
- Auch die Umsatzerlöse erhöhten sich, u. a. infolge von höheren Vermietungserlösen sowie einem Anstieg zentraler Dienstleistungen für DB-Konzerngesellschaften.

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

- Der Materialaufwand nahm u. a. infolge höherer Aufwendungen für Instandhaltungen sowie bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen zu.

- Auch der Personalaufwand erhöhte sich, v. a. infolge eines Anstiegs der sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersvorsorge sowie tarifbedingt. Zudem wirkte ein leicht höherer Mitarbeitendenbestand steigernd.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig teilweise kompensierend:

- Die Abschreibungen gingen infolge des Wegfalls von außerplanmäßigen Wertberichtigungen auf Vorräte (Pandemieartikel) im Vorjahr deutlich zurück.
- Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken spürbar. Dies resultierte aus den sonstigen Serviceleistungen infolge des Wegfalls von höheren Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen insbesondere im Zusammenhang mit der Neubewertung von Sanierungsverpflichtungen für ökologische Altlasten im Vorjahr. Gegenläufig wirkte die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts.

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

- der Anstieg der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen (+1.143 Mio. €), insbesondere durch die operative Entwicklung bei der Schenker AG, der DB Netz AG und der DB Fernverkehr AG, sowie
- der Rückgang der Aufwendungen aus Verlustübernahmen (+266 Mio. €). Hier wirkte die verbesserte Entwicklung der DB Regio AG und der DB Fernverkehr AG, u. a. infolge der Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Der Wegfall von Corona-Beschränkungen führte zu einer Fortsetzung des Erholungstrends im Personenverkehr. Gegenläufig wirkte ein deutlicher Anstieg der Aufwendungen aus Verlustübernahmen bei der DB Cargo AG (-507 Mio. €). Qualitätseinschränkungen aufgrund von Ressourcenmangel und Baustellentätigkeit insbesondere in Deutschland sowie steigende Faktorkosten setzten die wirtschaftliche Entwicklung der DB Cargo AG weiter unter Druck.

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 stark verbesserte Beteiligungsergebnis führte zwar auch zu einer deutlichen Verbesserung des Ergebnisses nach Steuern, das Ergebnis nach Steuern war aber weiterhin spürbar negativ.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE ZUR ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB AG 2022 entspricht infolge der Entwicklung des Beteiligungsergebnisses der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2022.

Finanzlage

FINANZIERUNGSMITTEL per 31.12. / in Mrd. €	Volumen 2022	davon in Anspruch genommen	Volumen 2021	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	27,9	35,0	26,4	75%
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,2	0,9	3,2	0,9	28%
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	-	3,0	-	-
Garantierte Kreditfazilitäten	2,0	-	2,6	0,5	19%

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 nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance.

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, 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 stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung. Unter dem EDIP wurden 2022 neun Senioranleihen (Gesamtvolumen: 3,1 Mrd. €) emittiert und

vier Senioranleihen (Gesamtvolumen: 1,6 Mrd. €) getilgt. Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro geswappt. Die Anleihennachfrage kam 2022 v. a. von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht dem DB-Konzern unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 31. Dezember 2022 war das Programm nicht in Anspruch genommen.
- Zudem verfügt der DB-Konzern per 31. Dezember 2022 über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,0 Jahren. Per 31. Dezember 2022 sind alle Kreditlinien, die für die Zwischenfinanzierung der vom Bund geplanten Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie vereinbart wurden, ausgelaufen (per 31. Dezember 2021: 0,5 Mrd. €).
- Darüber hinaus konnte der DB-Konzern per 31. Dezember 2022 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,6 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2021: 2,5 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften 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 Veröffentlichung	Einstufungen		
			kurzfristig	langfristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	29.07.2022	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	31.01.2023	P-1	Aa1	stabil

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 (Bund) und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

S&P hat 2022 die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Nachfrageerholung und der anhaltend starken Unterstützung durch den Bund wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Auch Moody's hat 2022 die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erwartung, dass sich die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie fortsetzen wird, wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben.

VERBINDLICHKEITEN

VERBINDLICHKEITEN PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	Veränderung		2020
			absolut	%	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	39.806	36.177	+3.629	+10,0	34.173
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	531	881	-350	-39,7	2.870
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	7	-6	-85,7	208
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	46	40	+6	+15,0	37
Sonstige	196	185	+11	+5,9	175
Insgesamt	40.580	37.290	+3.290	+8,8	37.463

Die Verbindlichkeiten stiegen per 31. Dezember 2022 spürbar an:

- Wesentlicher Treiber waren die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen. Diese erhöhten sich maßgeblich infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance sowie höherer Verbindlichkeiten aus dem DB-konzerninternen Cashpooling. Die geringeren Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen wirkten dabei dämpfend.
- Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sanken im Wesentlichen infolge der Tilgung des letzten Bankdarlehens zur Zwischenfinanzierung der Corona-Unterstützungsmaßnahmen des Bundes.
- Auch die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, gingen tilgungsbedingt zurück.
- Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und die sonstigen Verbindlichkeiten blieben annähernd unverändert.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 28 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 37 Mio. €). Ursächlich waren v. a. geringere Investitionen in Mietereinbauten sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	2022	2021	Veränderung		2020
			absolut	%	
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-759	-908	+149	-16,4	-968
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-4.009	-2.480	-1.529	+61,7	-3.747
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	5.450	6.197	-747	-12,1	1.302
Veränderung des Finanzmittelbestands	682	2.809	-2.127	-75,7	-3.413
Finanzmittelfonds per 31.12.	2.590	1.908	+682	+35,7	-901

- Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war rückläufig. Das positive Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Beteiligungsergebnis wurde größtenteils durch negative Working-Capital-Effekte aufgezehrt.
- Die spürbare Zunahme des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit wurde v. a. durch eine höhere Nettoanspruchnahme der DB-Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften (-2.008 Mio.€), Veränderungen von Cashpooling-Forderungen (-1.943 Mio.€) sowie Veränderungen im Zusammenhang mit kurzfristigen Finanzmittelanlagen (-155 Mio.€) verursacht. Gegenläufig wirkten deutlich geringere Nettomittelabflüsse aus Verlustübernahmen (+2.535 Mio. €).
- Der rückläufige Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus geringeren Nettoeinzahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten (-1.356 Mio. €) sowie geringeren Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes. Diese bestanden aus einer Eigenkapitalmaßnahme im Zusammenhang mit dem Klimaschutzpaket (+1.125 Mio.€; im Vorjahr: +2.125 Mio. €) und zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden (+860 Mio.€; im Vorjahr: +550 Mio.€). Gegenläufig wurde die Entwicklung durch einen Mittelzufluss aus der Veränderung von Cashpooling-Verbindlichkeiten (+2.141 Mio. €; im Vorjahr Mittelzufluss: +880 Mio. €) teilweise kompensiert.
- Im Saldo erfolgte daraus ein rückläufiger Finanzmittelzufluss, der aber dazu führte, dass die DB AG per 31. Dezember 2022 über einen im Vergleich zum Vorjahresende höheren Finanzmittelfonds verfügte.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE ZUR FINANZLAGE

Die Entwicklung der DB AG 2022 entspricht weitestgehend der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2022.

Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns entwickelten sich infolge einer besseren operativen Ergebnisentwicklung sowie aufgrund von Stichtageffekten besser als erwartet.

Vermögenslage

BILANZ

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	Veränderung		2020
			absolut	%	
Bilanzsumme	55.004	49.790	+ 5.214	+ 10,5	48.861
AKTIVSEITE					
Anlagevermögen	43.536	40.642	+ 2.894	+ 7,1	39.744
Umlaufvermögen	11.466	9.146	+ 2.320	+ 25,4	9.116
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	2	2	-	-	1
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	7.918	6.279	+ 1.639	+ 26,1	6.071
Rückstellungen	6.460	6.202	+ 258	+ 4,2	5.307
Verbindlichkeiten	40.580	37.290	+ 3.290	+ 8,8	37.463
davon zinspflichtig	38.607	35.180	+ 3.427	+ 9,7	33.296
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	46	19	+ 27	+ 142	20

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in %	2022	2021	2020
AKTIVSEITE			
Anlagevermögen	79,2	81,6	81,3
Umlaufvermögen	20,8	18,4	18,7
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0	0,0
PASSIVSEITE			
Eigenkapital	14,4	12,6	12,4
Rückstellungen	11,7	12,5	10,9
Verbindlichkeiten	73,8	74,9	76,7
davon zinspflichtig	70,2	70,7	68,1
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,0	0,0

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2022 gestiegen.

- Das Anlagevermögen lag über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Anteile an verbundenen Unternehmen (+1.408 Mio. €) erhöhten sich bei der DB Netz AG (+1.300 Mio. €) und der DB Station & Service AG (+48 Mio. €) infolge der Weiterreichung der Mittel aus dem Klimaschutzpaket des Bundes. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (+1.490 Mio. €) erhöhten sich infolge eines insgesamt gestiegenen Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften (insbesondere bei der DB Station & Service AG, der DB Fernverkehr AG und der DB Netz AG) ebenfalls.

- Das Umlaufvermögen lag deutlich oberhalb des Vorjahresendwerts. Positiv wirkte ein Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+1.292 Mio. €) aufgrund höherer Forderungen aus dem konzerninternen Cashpooling (+733 Mio. €) sowie eines Anstiegs der Forderungen aus Finanzierung (622 Mio. €), u. a. Ergebnisabführungsverträge sowie kurzfristige Darlehen. Die liquiden Mittel (+333 Mio. €) und die Aufnahme von Wertpapieren (+500 Mio. €) erhöhten sich ebenfalls.

Strukturell ergab sich eine Verschiebung in Richtung des Umlaufvermögens. Das Anlagevermögen dominiert allerdings weiterhin die Aktivseite der Bilanz.

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

- Das Eigenkapital entwickelte sich positiv. Dies resultierte aus Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzpaket (+1.125 Mio. €;) sowie zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden (+860 Mio. €), die durch den Jahresfehlbetrag (–346 Mio. €) teilweise aufgezehrt wurden.
- Die Rückstellungen erhöhten sich. Dies resultierte aus höheren Pensionsrückstellungen (+288 Mio. €). Gegenläufig wirkte u. a. ein Rückgang der Steuerrückstellungen (–49 Mio. €).
- Die Verbindlichkeiten stiegen an:
 - Ursächlich hierfür waren insbesondere die höheren Verbindlichkeiten infolge der gestiegenen Emissionstätigkeit der DB Finance (+1.506 Mio. €) sowie höhere Verbindlichkeiten aus dem DB-konzerninternen Cashpooling (+2.141 Mio. €). Die geringeren Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen (–83 Mio. €) wirkten dabei leicht dämpfend.
 - Gegenläufig wirkten rückläufige Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (–350 Mio. €) sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (–6 Mio. €).

Strukturell ergab sich dadurch eine Verschiebung in Richtung des Eigenkapitals. Der Anteil der Verbindlichkeiten und der Rückstellungen ging zurück.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Chancen- und Risikomanagement

im DB-Konzern  50

Chancen- und Risikokategorien  52

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

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

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen des Früherkennungssystems 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.

Aus dem Prüfungsstandard 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.

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 Nettoaus-

weis). 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 Mittelfristplanung des DB-Konzerns, die dem Aufsichtsrat der DB AG grundsätzlich in seiner jeweils letzten Sitzung eines Jahres vorgelegt wird. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in die Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Maßnahmen definiert, wie z. B. für die Wärmewende oder den Ausbau der ICE-Flotte. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst hingegen auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit und kann dementsprechend auch als Ergänzung zur Planung verstanden werden.

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.

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. Parallel zur Mittelfristplanung wird auch die Perspektive für einen längeren Zeitraum skizziert. Grundsätzlich basiert auch hier der Planungsprozess auf Prämissen und Maßnahmen, die eine Fortsetzung der Fünfjahresplanung darstellen, wobei mit zunehmendem Zeithorizont auch auf einem höheren Aggregationsniveau geplant wird. Im Gegenzug werden dabei größere Entwicklungen, wie z. B. der Trend zur nachhaltigen Mobilität und Verlagerung auf die Schiene, besonders relevant. 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.

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 den DB-Konzern 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 KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

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 konzern-einheitliche 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 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 konzernweit geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element der Kontrollmechanismen darstellen, zielen u. a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS ab. Ergänzend zu den 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 jeweils verantwortliche Management die Einhaltung der konzernweit gültigen IKS-Vorgaben bestätigt, die erforderlichenfalls durch gesellschaftsspezifische dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt sind.

BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION

Die Einschätzung der Risikosituation erfolgt auf Basis des RMS. Sehr wahrscheinliche Chancen und Risiken (Eintrittswahrscheinlichkeit >70 %) sind bereits in der Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 verarbeitet worden. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Per 31. Dezember 2022 lagen die Risikoschwerpunkte (wahrscheinliche Risiken) des DB-Konzerns in der Kategorie Konjunktur, Markt und Wettbewerb, in der Corona-Pandemie, der Kategorie Produktion und Technik und der Kategorie Beschaffungs- und Energiemarkt. Risiken resultieren v. a. aus der Marktentwicklung in der Logistik (insbesondere der Entwicklung der Luft- und Seefrachtraten), der weiteren Entwicklung der Beschaffungs- und Energiepreise sowie der Inflation insgesamt. Darüber hinaus resultieren weitere Risiken aus der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr und aus möglichen Rückschlägen bei der Überwindung der Auswirkungen der Corona-Pandemie, im Zusammenhang mit ETCS-Projekten sowie der Entwicklung der betrieblichen Qualität.

Für die Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2023 bestehen unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken i. H. v. 1,7 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich: 0,0 Mrd. €). Die Realisierung der anfänglichen Tarifforderungen der EVG würde zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung führen.

Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen i. H. v. 0,3 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich [sw]: 0,3 Mrd. €). Diese Chancen bestehen v. a. im Bereich Beschaffungs- und Energiemärkte.

In der Risikobewertung sind keine Risiken aus den Tarifverhandlungen in 2023 enthalten.

Die höheren Energiepreise können 2023 nicht mehr umfassend durch Sicherungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

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 Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operationalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis 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 nach 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 den Märkten des DB-Konzerns.
- 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 das Geschäft des DB-Konzerns auswirken.

- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) 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 derzeit 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 Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und seine Effizienz zu verbessern, hat der DB-Konzern entsprechende Programme aufgesetzt.
 - Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig flexibleren Arbeitsbedingungen 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 Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hier auf 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. Ein weiterer Verfall der in den letzten beiden Jahren extrem hohen Frachtraten in der Luft- und Seefracht würde das Ergebnis erheblich belasten.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um sich im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Dafür setzt der DB-Konzern im Systemverbund Bahn die Strategie Starke Schiene und bei DB Schenker die UNLEASH-Strategie um.

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.
- **Kostendruck der öffentlichen Hand** könnte steigen. 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, setzt der DB-Konzern seine Digitalisierungsstrategie um.

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 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.
- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. 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.
- 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, insbesondere der Pünktlichkeit, die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten z. B. durch Ersatzverkehr 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 Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich deutlich erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf eine Schieneninfrastruktur, die nicht in einem entsprechenden Maße kapazitativer erweitert wurde. Gleichzeitig hat sich der Zustand der Infrastruktur verschlechtert, weil viele Gleise,

Weichen, Brücken und Stellwerke störanfällig geworden sind. Um die Modernisierung voranzutreiben, wird auf einem sehr hohen Niveau gebaut. Diese Baumaßnahmen kosten allerdings zusätzliche Kapazität. Mit steigender Auslastung wachsen Staueffekte und Unpünktlichkeit exponentiell an.

Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat bereits spürbar zugenommen und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Das kann auch 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 der Fahrzeugflotte des DB-Konzerns ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Der DB-Konzern versucht diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten 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, vom DB-Konzern nicht abgenommen werden.

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

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

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyber Risiken 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 voraussichtliches Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2022 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.

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit für die Kunden des DB-Konzerns ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie 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.

In 2023 anstehende Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.

Der Fachkräftemangel, verstärkt durch den demografischen Wandel, ist ein Kernrisiko für das Geschäft des DB-Konzerns. Es wird immer schwieriger und aufwendiger, 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.

Diesen Risiken wirkt der DB-Konzern insbesondere durch Weiterentwicklung seiner Beschäftigungsbedingungen entgegen. Sie erhöhen die Bindung seiner aktuellen Mitarbeitenden und signalisieren seine Attraktivität als Arbeitgeber im umkämpften Arbeitsmarkt.

Durch die Weiterentwicklung seiner Lerninfrastruktur im Sinne eines offenen, konzernweiten Lernökosystems, den Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten, die Neugestaltung von Ausbildung und Funktionsausbildung (Umschulung) und die Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung sorgt der DB-Konzern für ein nachhaltiges und effektives Wissensmanagement und wirkt dem Risiko eines Wissensverlusts entgegen.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Strategie Starke Schiene ist die grüne und digitale Transformation des DB-Konzerns erfolgskritisch. Die Kompetenzen, Qualifizierungen und Spezialisierungen, die der DB-Konzern braucht, rechtzeitig und in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung zu stellen, ist eine Herausforderung, der er durch die Weiterentwicklung seines Strategischen Workforce Managements und seinen Foresight-Ansatz »Lab1 -Berufe der Zukunft« entgegenwirkt. Hieraus leitet der DB-Konzern frühzeitig Implikationen für Rekrutierung, Nachführung und Qualifizierung ab.

Eine wichtige Herausforderung ist hierbei, die digitale Transformation im engen Schulterschluss mit den Mitarbeitenden und den Stakeholdern zu gestalten. Das Ziel des DB-Konzerns ist es, allen Mitarbeitenden eine langfristige und nachhaltige Perspektive im DB-Konzern anzubieten.

Entsprechende Maßnahmen für generationenübergreifende und interkulturelle Zusammenarbeit sowie Rahmenbedingungen zur Angleichung der Teilhabe aller Geschlechter erhöhen die Arbeitgeberattraktivität und vermindern Risiken, die sich aus Veränderungen der Mitarbeitendenstruktur und ungleicher Partizipation der Mitarbeitendengruppen ergeben können. Hier setzt das Diversity-Management des DB-Konzerns mit der Konzerninitiative »Einziganders.« und dem strategischen Vorgehen zur Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen an.

Risiken entstehen auch, wenn der DB-Konzern aufgrund unflexibler Arbeitsweisen nicht schnell genug auf die sich verändernden Anforderungen eines volatilen Marktumfelds reagieren kann und so 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.

Um auch seine Führungskräfte weiterhin mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, um in modernen, digitalisierten Arbeitswelten erfolgreich zu wirken, entwickelt der DB-Konzern das in der DB Akademie verortete Aus- und Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte permanent weiter.

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 hohem zusätzlichem Druck auf die Tarifentwicklung zu rechnen. Vor diesem Hintergrund versucht der DB-Konzern in den anstehenden Neuverhandlungen mit der EVG und der GDL Tarifverträge abzuschließen, die einerseits die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Zukunftsfähigkeit des Systemverbunds Bahn absichern.

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 den 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 und regulatorischen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringt der DB-Konzern seine Position in

die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein. Treten politische bzw. regulatorische Risiken ein, werden auf unternehmerischer Ebene, soweit möglich, Gegensteuerungsmaßnahmen umgesetzt, um die potenziellen negativen Auswirkungen auf die unternehmerischen Ziele und das Verkehrswachstum zu minimieren.

Chancen resultieren aus der Förderung von grüner Mobilität, u. a. zur Erreichung staatlicher Klimaschutzziele wie z. B. des Klimaschutz-Sofortprogramms.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken. Seit Ende 2022 beobachtet der DB-Konzern nach den sehr starken Anstiegen seit 2020 wieder eine Beruhigung der Rohstoff- und Transportpreise. Weiterhin sehr hohe und volatile Energiepreise schlagen andererseits zunehmend in den Erzeugerpreisen direkt oder mittelbar durch und treffen den DB-Konzern auf vielen Ebenen. Besonders betroffen sind energieaffine Bereiche mit besonderem Fokus auf Materialien im Infrastrukturbereich (u. a. wegen der energieintensiven Produktion von Stahl, Zement, Beton).

Durch den Ukraine-Krieg und insbesondere die infolgedessen verhängten Sanktionen gegen Russland und Reaktionen Russlands darauf ist es zu erheblichen Preissteigerungen v. a. bei Gas und Öl, aber auch bei Rohstoffen gekommen. Diese Entwicklungen könnten sich in Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung noch weiter verschärfen. Daraus können zusätzliche Risiken in Bezug auf Energiekosten und Baupreise resultieren.

Dem Risiko von weiteren Energiepreissteigerungen begegnet der DB-Konzern u. a. durch eine stringente Preissteigerungsstrategie und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und müssen gegenüber möglichen Chancen aus wieder fallenden Energiepreisen abgewogen werden.

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 langfristiger Mengenzusagen resultieren Chancen, auch in anspruchsvollem Marktumfeld 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 im DB-Konzern 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 Infrastrukturfachgeschäftsfelder 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 Abgaskandal), Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl und Girocard. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist. Der DB-Konzern hat ein innovatives Kartellscreening-Tool entwickelt, das seit Anfang 2022 im Einsatz ist. Das Tool identifiziert seither auffällige Muster im Preissetzungs- oder Bieterverhalten und kann wertvolle Hinweise auf rechtswidrige Lieferantenabsprachen geben. Die Ergebnisse im ersten Jahr waren vielversprechend: 2022 wurden mehr als 2.500 laufende bzw. neue Vergaben in diesem automatisierten, digitalen Verfahren gescreent. Bei 120 Vergaben erfolgte eine Zweitprüfung. In einem Fall erhärtete sich dabei der Verdacht, sodass eine Meldung an das Bundeskartellamt erfolgte. Der DB-Konzern steht zu diesem neuartigen Ansatz in der Kartellprävention und -aufdeckung mit diversen Wettbewerbsbehörden und der OECD im Austausch.

Es bestehen zudem Risiken aus laufenden Verfahren (nationaler Behörden bzw. der Europäischen Kommission) gegen Gesellschaften des DB-Konzerns oder die Bundesrepublik Deutschland, deren Ausgang und mögliche Folgen daraus noch nicht absehbar sind.

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 der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle,

Anschläge, Cyberangriffe oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, vom DB-Konzern nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt sein Bemühen 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.

UMWELTMANAGEMENT

Ein elementarer Bestandteil des konzernweiten Umweltmanagementsystems nach DIN ISO 14001 ist eine Chancen- und Risikobetrachtung. Sie ist Ausgangspunkt für die umweltbezogene Risikovorsorge des DB-Konzerns. Künftig wird das Prinzip der Vorsorge durch das Risikomanagement der Sorgfaltspflichten entlang der Lieferketten des DB-Konzerns ergänzt. Gleichzeitig ist es der Strategie des DB-Konzerns ureigen, schonend mit den (natürlichen) Ressourcen seines Wirtschaftens umzugehen.

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 dem RMS des DB-Konzerns erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen. Klimarisiken werden im Rahmen des RMS und seiner Mittelfristplanung wie andere Risiken behandelt.

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 die Aktivitäten des DB-Konzerns 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 gem. der TCFD-Einteilung in transitorisch und physisch, die kurz-, mittel- und langfristig sind:

- **Transitorische Chancen und Risiken:** Mit seiner Grünen Transformation, 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. Gleichzeitig bestehen aber auch eine erhöhte Anfälligkeit für Wetterextreme und ein erhöhter Energiebedarf, der für den DB-Konzern wiederum ein Energiepreis- und Beschaffungsrisiko darstellt. Den Personen- und Güterverkehr durch Maßnahmen wie z. B. den Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Antriebskonzepte klimaneutral durchzuführen oder durch ein robustes Klimaresilienzmanagement zu unterstützen, kann für den DB-Konzern einen Reputationsgewinn bei seinen Kund:innen 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. Diese sind häufig mittelfristig und bergen für den DB-Konzern v. a. im Schienenverkehr Chancen, wie z. B. die dauerhafte Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets. Allerdings können einzelne Umweltregulierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen auf die Aktivitäten des DB-Konzerns entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO₂-Preis stellt für den DB-Konzern 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, treibt der DB-Konzern den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen voran. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten abseits der Schiene aber auch ein Risiko für den DB-Konzern 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. Dabei sind diese Risiken gleichzeitig kurz- und langfristige, denn beim Ein-

treten sind sie kurzfristiger Natur und durch ihr Klimawandelbedingt häufigeres Auftreten muss der DB-Konzern sie langfristig berücksichtigen. Auch im Rahmen seines konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befasst der DB-Konzern sich mit physischen Klimarisiken. Die Folgen des Klimawandels 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 in den letzten Jahren erhöht. Seit 2019 wurde die Inspektion von Baumbeständen intensiviert und eine groß angelegte Maßnahme zur Baumentnahme für Sturmprävention gestartet. Diese Maßnahmen werden zusätzlich aus Mitteln des Klimaschutzpakets gefördert. Der DB-Konzern 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 der UNLEASH-Strategie von DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die LuFV III und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des 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. Aufgrund der stark steigenden Baukosten sind die Mengenziele der LuFV mit dem bisherigen Mittelansatz nicht mehr erreichbar. Neuverhandlungen mit dem Bund wurden angestoßen.

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

Des Weiteren ist die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes von entscheidender Relevanz für den Ausbau der Infrastrukturkapazität zur Umsetzung einer Verkehrswende in Deutschland. Für die Realisierung des Deutschland-Takts entsteht erheblicher Infrastrukturausbaubedarf, der deutlich über den bisherigen Bundesverkehrswegeplan hinausgeht. Daher geht der DB-Konzern davon aus, dass eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Infrastrukturausbau vom Bund erforderlich ist. Sollten die Bundesmittel für die Infrastruktur nicht deutlich aufgestockt werden, würden sich erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung materialisieren.

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. Die Maßnahme Ukraine-Spendentransporte war mit Kosten verbunden, hat aber das Ansehen des DB-Konzerns erhöht und steht auch in Einklang mit dem Verhaltenskodex, der u. a. den Schutz und die Förderung von Menschenrechten vorsieht. Abgesehen von dieser Maßnahme wurden im Berichtsjahr Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

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 das Ziel des DB-Konzerns, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den Deutsche Bahn Konzern (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 Deutsche Bahn AG (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 30. März 2022 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 Klausel zur Anwendung des PCGK in der jeweils geltenden Fassung wurde im Berichtszeitraum in die jeweiligen Gesellschaftsdokumente aufgenommen. Bei einer Gesellschaft konnte dieser Prozess bis zum Berichtsstichtag noch nicht endgültig abgeschlossen werden.

2. ZIFF. 3.2 S.1 BIS 4

Für einige der Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbHs) innerhalb des DB-Konzerns fanden Gesellschafterversammlungen 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:in anwesenden Person ohne inhaltlichen Mehrwert, würden aber einen unverhältnismäßigen administrativen und kostenmäßigen, z. B. durch Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers veranlassten, Mehraufwand verursachen.

3. ZIFF. 4.1.2 ABS.1

Eine Klausel zur Anwendung des PCGK in der jeweils geltenden Fassung wurde im Berichtszeitraum in die jeweiligen Gesellschaftsdokumente aufgenommen. Bei einer Gesellschaft konnte dieser Prozess bis zum Berichtsstichtag noch nicht endgültig abgeschlossen werden.

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 vier GmbHs (Abs.2) bzw. sechs GmbHs (Abs.4) nicht umgesetzt. In diesen Gesellschaften hat sich der bisherige Turnus einer halbjährlichen Berichterstattung bewährt. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

5. 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 streben an, die 14-tägige Frist grundsätzlich einzuhalten.

6. 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 ist gesetzlich nicht vorgegeben. Für eine etwaige Absicherung eines solchen Selbstbehalts durch die Geschäftsführer gibt es daher anders als bei Vorständen von Aktiengesellschaften, bei denen der Selbstbehalt gesetzlich vorgegeben ist, kaum entsprechende Versicherungsangebote am Markt. Die DB AG beobachtet den Versicherungsmarkt kontinuierlich. Bei Vorhandensein entsprechender Angebote am Markt wird die DB AG anstreben, diese Empfehlung des PCGK umzusetzen.

7. 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 der auch die Mitglieder der Überwachungsorgane erfasst sind.

Ein Selbstbehalt erschwert die Gewinnung entsprechend qualifizierter Kandidat:innen für Mitglieder der Überwachungsorgane, 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.

8. ZIFF. 5.1.2 S. 4

Der DB-Konzern hat der Empfehlung des PCGK, die für Compliance zuständige Stelle unmittelbar der Geschäftsführung zu unterstellen, bis auf drei Ausnahmen entsprochen.

In einer Gesellschaft ist der Compliance-Beauftragte mittelbar der Geschäftsführung unterstellt, die Wahrnehmung der Compliance-Funktion hat nur einen geringen Anteil an der Gesamttätigkeit. Ein direktes Berichtsrecht an die Geschäftsführung und die fachliche Unabhängigkeit ist dennoch gegeben, sodass in diesem Fall die mittelbare Unterstellung als vertretbar angesehen wird. In einem weiteren Fall ist die Verantwortung für Compliance dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung zugewiesen. Der diesem zugeordnete Compliance-Officer verantwortet Compliance-Fragen übergreifend für eine Reihe von Gesellschaften dieses Geschäftsfelds. Im Ergebnis der Abwägung und Prüfung wurde die dargelegte übergreifende Vorgehensweise als effizienter und damit vorzugswürdig gegenüber der Etablierung von Compliance-Officern in den jeweiligen Einzelgesellschaften, die dann den dortigen Geschäftsleitungen unmittelbar unterstellt sind, erachtet. In einer weiteren Gesellschaft ist die unmittelbare Unterstellung unter die Geschäftsleitung nicht umsetzbar, da die Gesellschaft keine Mitarbeiter hat, sondern nur aus den Mitgliedern der Geschäftsleitung und dem Überwachungsorgan besteht.

9. ZIFF. 5.2.2 S. 1 UND 3

Im Zuge der Umsetzung der PCGK-Empfehlungen wurden ein Standardverfahren/Musterdokumente für ein transparentes Auswahlverfahren entwickelt und im Berichtszeitraum sukzessive zur Anwendung gebracht. Da die Etablierung unterjährig erfolgte, wurden die Musterdokumente noch nicht in allen Gesellschaften während des gesamten Berichtszeitraums genutzt. In Gesellschaften mit Minderheitsbeteiligungen bestehen zum Teil für einzelne Geschäftsleitungsmandate Entsenderechte des Minderheitsgesellschafters. In diesen Fällen besteht für die Anwendung eines strukturierten Auswahlverfahrens durch die DB AG kein Raum.

10. ZIFF. 5.2.4 S.3

In einer Gesellschaft ist im Berichtszeitraum die Wiederbestellung eines Mitglieds der Geschäftsführung 1,5 Jahre vor Ende des Bestellzeitraums bei gleichzeitiger Beendigung des laufenden Mandats erfolgt. Dies war erforderlich, um Kontinuität in der Geschäftsführung sicherzustellen.

11. 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.

12. 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.

13. 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 wurde im Geschäftsjahr 2022 methodisch neu gefasst. Die etablierte Methodik erfüllt die Anforderungen des PCGK.

14. 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 Ein-

vernehmen, 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 Fachexpert:innen 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 den 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.

15. ZIFF. 6.1.7

Die Streichung entsprechender Delegationsklauseln aus den Gesellschaftsdokumenten ist zum Großteil erfolgt. Bis auf eine Ausnahme, bei der die Streichung zum nächstmöglichen Zeitpunkt vorgesehen ist, wird dem PCGK damit entsprochen.

16. ZIFF. 6.5 ABS.1

Der Empfehlung, in allen vom PCGK erfassten Gesellschaften regelmäßig eine Sitzung des Kontrollorgans im Kalendervierteljahr abzuhalten, entspricht die DB AG 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 Themenvielfalt bzw. berichtenswerten Geschäftsvorfälle – eine ordnungsgemäße Überwachung der Geschäftsführung dar. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

17. ZIFF. 6.5 ABS.2

Umlaufbeschlüsse wurden bislang in gesonderter Beschlussfeststellung dokumentiert. Eine zusätzliche Berücksichtigung in der Niederschrift der darauffolgenden Sitzung des Überwachungsorgans wurde etabliert. Bei drei Gesellschaften wurde das Vorgehen unterjährig eingeführt und in diesen noch nicht für den vollständigen Berichtszeitraum umgesetzt.

18. 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.

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 vorgenannten Ausnahmen grundsätzlich entsprechen werden.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand nimmt, soweit dies vom Aufsichtsrat als erforderlich angesehen wird, an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil und 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 er-

reicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 23. Juni 2022 entschieden, das bisherige Ressort Personenverkehr aufzulösen und sowohl den Personenfernverkehr als auch den Regionalverkehr jeweils in ein eigenständiges Vorstandsressort zu überführen. Für den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 30. Juni 2025 sind Frau Evelyn Palla zum Mitglied des Vorstands der DB AG für das neue Ressort Regionalverkehr und Herr Dr. Michael Peterson für das neue Ressort Personenfernverkehr bestellt worden. Das Ressort Infrastruktur wird seit dem 1. Juli 2022 von Herrn Berthold Huber geführt, der damit auf Ronald Pofalla folgt, der mit Ablauf des 30. April 2022 aus dem DB-Konzern ausgeschieden ist.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Demgemäß legen die Vorstandsmitglieder auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offen und informieren ihre Vorstandskolleg:innen darüber. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Aufsichtsrat

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

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Mitglieder Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Der Auswahlprozess für die Mitglieder des Aufsichtsrats erfolgt gem. den gesetzlichen Regelungen durch den Eigentümer. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Ausführliche Angaben hinsichtlich eines Auswahlverfahrens oder etwaigen zugrunde gelegten Kriterien (u. a. Diversitätsmerkmale) sind der Gesellschaft daher nicht möglich. Eine Übersicht der amtierenden Aufsichtsratsmitglieder nebst deren Funktionen bzw. Berufsbezeichnungen ist im Konzern-Abschluss abgebildet.

In der laufenden Amtsperiode hat Herr Christian Schmidt sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. April 2022 niedergelegt, ebenso haben Frau Kirsten Lühmann und Herr Eckhardt Rehberg ihr jeweiliges Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juni 2022 niedergelegt. Mit Wirkung zum 16. Juni 2022 wurden Herr Stefan Gelbhaar (MdB), Frau Dorothee Martin (MdB) und Herr Bernd Reuther

(MdB) zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DBAG in der außerordentlichen Hauptversammlung am 16. Juni 2022 gewählt. Mit Wirkung zum Ablauf des 15. Juni 2022 haben jeweils Herr Enak Ferlemann und Frau Elisabeth Winkelmeier-Becker ihre Aufsichtsratsmandate niedergelegt. Mit Wirkung zum 16. Juni 2022 wurden Frau Staatssekretärin Susanne Henckel, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), und Frau Staatssekretärin Anja Hajduk, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK), für die verbleibende Bestellperiode in den Aufsichtsrat der DBAG entsandt. Herr Michael Odenwald, Staatssekretär a. D., hat sein Mandat und damit verbunden auch das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden mit Wirkung zum Ablauf des 22. Juli 2022 niedergelegt. Ebenso hat Frau Ingrid Hengster ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 19. August 2022 niedergelegt. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. September 2022 wurde Herr Staatssekretär Werner Gatzer in das Amt des Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt. In der außerordentlichen Hauptversammlung vom 29. September 2022 wurden Frau Daniela Mattheus mit Wirkung zum 1. Oktober 2022 und in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 7. Dezember 2022 Herr Michael Sven Puschel jeweils mit sofortiger Wirkung für die verbleibende Amtszeit in den Aufsichtsrat der DBAG gewählt.

Herr Jürgen Beuttler und Herr Mario Reiß haben ihre Aufsichtsratsmandate jeweils mit Wirkung zum Ablauf des 31. Juli 2022 niedergelegt. Herr Klaus-Dieter Hommel hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2022 und Herr Jürgen Knörzer hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum Ablauf des 31. Oktober 2022 niedergelegt. Im Wege der gerichtlichen Bestellung des Amtsgerichts Charlottenburg wurden mit Wirkung zum 13. September 2022 Herr Alexander Kaczmarek und Herr Klaus-Peter Schölzke zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DBAG bestellt. Ebenfalls im Wege der gerichtlichen Bestellung mit Wirkung zum 8. Dezember 2022 wurden Herr Ralf Damde und Herr Manfred Scholze zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der DBAG bestellt. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 15. Dezember 2022 wurde Herr Martin Burkert zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden gewählt.

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

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Somit müssen auch die Aufsichtsratsmitglieder etwaige Interessenkon-

flikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat hierüber informieren. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

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

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2022 und auch gegenwärtig sieben Frauen (35,0%) an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2027 zu erreichende Zielgröße von 50% festgelegt.

Dem Vorstand der DB AG gehören zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2022 und auch derzeit drei Frauen (37,5%) an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2027 eine Zielgröße von ebenfalls 50% festgelegt.

In der DB AG 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 2022 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 21,6% realisiert. Auf der zweiten Unterstellungsebene konnten 36,4% 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 den DB-Konzern bedeutet Compliance die Übereinstimmung seiner geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt seiner 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 der 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 Prozessverbesserungen.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 30. März 2022 die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 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.

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, legt der Personalausschuss des Aufsichtsrats, in dem die involvierten Stake- und Shareholder durch die dort vertretenen Anteilseigner- und Arbeitnehmendenvertreter:innen paritätisch vertreten sind, dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung vor. 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 (Short-term Incentive; STI) 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.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat eine methodische Modifikation der STI-Methodik verabschiedet, die erstmalig für das Geschäftsjahr 2022 zur Anwendung kam. Diese wurde im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn, soweit möglich, ebenfalls ab dem Jahr 2022 bei weiteren Konzerntöchtern und für unterschiedliche Führungsebenen etabliert. Die methodische Neufassung des STI berücksichtigt insbesondere Empfehlungen des 2020 novellierten Public Corporate Governance Kodex des Bundes. Wesentlicher Fokus der etablierten STI-Methodik liegt auf der betrieblichen Performance und der Kundenzufriedenheit, berücksichtigt dabei aber auch die Ertragslage und jeweils ressortspezifische Fragestellungen. Die Jahrestantieme errechnet sich aus der Summe von fünf jeweils gleich gewichteten Einzelzielen. Drei dieser Ziele betreffen die Sphären »Kunde«, »Qualität« und »Mitarbeitende«, ein weiteres Ziel stellt auf das wirtschaftliche Ergebnis des DB-Konzerns ab. Die genannten vier Ziele sind allen Vorständen gemeinsam. Ferner wurde für jedes Vorstandsmitglied ein ressortspezifisches Ziel vereinbart. Nach Ermittlung des rechnerischen Ergebnisses des STI besteht die Möglichkeit, das rechnerische Ergebnis mittels eines Ermessensfaktors zu modifizieren und so unterjährig aufgetretene, außergewöhnliche und zu Beginn des Bemessungszeitraums nicht vorhersehbare Ereignisse über einen Modifikator in die Zielerreichung eingehen zu lassen. Der STI kommt ferner nur dann zur Auszahlung, wenn die Dividendenfähigkeit der DB AG gegeben ist. Ist dies nicht der Fall, fällt der STI vollständig aus (Knock-out). Die STI-Auszahlung kann insgesamt nicht mehr als 200% des STI-Zielbonus betragen. Entsprechend den Empfehlungen des PCGK wurden zudem mit den Organmitgliedern Malus- und Clawback-Regelungen vereinbart. 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 die Zielerreichungsgrade ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn jedes Ziel zu 100% erfüllt wird. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Im Fokus des Long-term Incentives (LTI) für den Vorstand stehen sowohl 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 Long-term Incentive Plans ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0% und 200% liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

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

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

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

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

Die im Dezember 2021 vom Aufsichtsrat der DB AG für den Vorstand verabschiedete modifizierte STI-Methodik wurde im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn in 2022 für weitere Konzerntöchter und Führungsebenen umgesetzt.

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 bzw. die persönlichen Leistungsbeurteilungen werden dann sowohl bei der Erfolgsbeteiligung als auch bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

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

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

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat festgelegt, 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 2022

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:

GESAMTBÜZÜGE DES VORSTANDS / in Tsd. €	Variable Vergütung					Insgesamt ⁴⁾
	Feste Vergütung	kurzfristige Auszahlung ¹⁾	langfristige Auszahlung	Rückstellung ²⁾	Sonstiges ³⁾	
AM 31.12.2022 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Dr. Richard Lutz	968	1.261	-	672	8	2.236
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	400	482	-	97	15	896
Dr. Levin Holle	400	518	-	219	15	933
Berthold Huber	699	699	-	428	14	1.411
Dr. Sigrid Nikutta	400	473	-	225	9	881
Evelyn Palla	200	214	-	38	5	419
Dr. Michael Peterson	200	214	-	38	6	419
Martin Seiler	650	736	-	360	8	1.394
Insgesamt	3.916	4.595	-	2.076	78	8.589
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Ronald Pofalla	217	245	-	350	12	474
Insgesamt	4.133	4.840	-	2.426	90	9.064

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

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung /-auflösung der Long-term Incentives (LTI).

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

⁴⁾ Summe ohne langfristige variable Vergütung.

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

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag i. H. v. 1.769 Tsd. € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN / in Tsd. €	2022
AM 31.12.2022 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	329
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	176
Dr. Levin Holle	175
Berthold Huber	648
Dr. Sigrid Nikutta	171
Evelyn Palla	-
Dr. Michael Peterson	-
Martin Seiler	270
Insgesamt	1.769
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Ronald Pofalla	-
Insgesamt	1.769

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

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Ein- und einhalbfache 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 DBAG 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 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 28. März 2023 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DBAG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS / in Tsd. €	Jahresvergütung 2022				
	feste Vergütung	variable Vergütung ^{3),4)}	Sitzungsgeld	Nebenleistungen	Insgesamt
AM 31.12.2022 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG¹⁾					
Werner Gatzler	40,0	26,0	3,0	-	69,0
Martin Burkert	21,7	14,1	2,8	-	38,5
Ralf Damde	1,7	1,1	0,3	-	3,0
Stefan Gelbhaar	11,7	7,6	1,0	-	20,3
Anja Hajduk ²⁾	-	-	-	-	-
Susanne Henckel	20,4	13,3	2,8	-	36,4
Jörg Hensel	25,0	16,3	3,3	0,9	45,4
Cosima Ingenschay	25,0	16,3	2,3	-	43,5
Alexander Kaczmarek	6,7	4,3	0,8	0,9	12,6
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	13,0	1,5	6,6	41,1
Dorothee Martin	11,7	7,6	1,0	-	20,3
Daniela Mattheus	5,0	3,3	0,5	-	8,8
Heike Moll	20,0	13,0	1,5	6,6	41,1
Michael Puschel	1,7	1,1	0,3	-	3,0
Dr. Immo Querner	40,0	26,0	3,3	6,6	75,8
Bernd Reuther	11,7	7,6	1,0	0,9	21,1
Klaus-Peter Schölzke	6,7	4,3	0,5	-	11,5
Manfred Scholze	1,7	1,1	0,3	6,9	9,9
Jens Schwarz	30,0	19,5	3,5	6,6	59,6
Veit Sobek	20,0	13,0	1,3	6,6	40,8
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG¹⁾					
Jürgen Beuttler	11,7	7,6	0,8	-	20,0
Enak Ferlemann ²⁾	-	-	-	-	-
Dr. Ingrid Hengster	13,3	8,7	0,8	-	22,8
Klaus-Dieter Hommel	30,0	19,5	2,5	-	52,0
Jürgen Knörzer	16,7	10,8	1,3	-	28,8
Kirsten Lühmann	10,0	6,5	0,5	-	17,0
Michael Odenwald	40,8	26,5	2,0	-	69,4
Eckhardt Rehberg	10,0	6,5	0,5	-	17,0
Mario Reiß	11,7	7,6	0,8	-	20,0
Christian Schmidt	6,7	4,3	0,5	-	11,5
Elisabeth Winkelmeier-Becker ³⁾	8,3	5,4	0,8	-	14,5
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					108,4
Insgesamt					982,7

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

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

²⁾ Frau Hajduk sowie Herr Ferlemann haben auf die ihnen für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung vollständig verzichtet.

³⁾ Frau Winkelmeier-Becker hat auf die ihr für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung im Zeitraum vom 01.01.2022 bis 15.03.2022 verzichtet.

⁴⁾ Auszahlung der variablen Vergütungsbestandteile vorbehaltlich der Regelungen des Gesetzes zur Einführung einer Strompreisbremse (StromPBG).

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

NACHTRAGSBERICHT

- Anleiheemission** → 70
- Einführung des Deutschland-Tickets** → 70
- Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21** → 70
- Bundestag beschließt Infrastrukturbeschleunigungsgesetz** → 70

Anleiheemission

Über die DB Finance hat der DB-Konzern im Januar 2023 eine Senioranleihe emittiert:

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2577042893	DB Finance	EUR	750	750	3,625	Dez. 2037	14,9

Einführung des Deutschland-Tickets

Der Start des Deutschland-Tickets, das zu einem Einführungspreis von 49 € pro Monat im monatlich kündbaren Abonnement angeboten werden soll, ist einen weiteren Schritt vorangekommen. Das Bundeskabinett brachte Anfang Februar 2023 mit der Neunten Änderung des Regionalisierungsgesetzes einen Gesetzentwurf auf den Weg, der u. a. die finanzielle Beteiligung des Bundes regelt. Der Gesetzentwurf muss von Bundestag und Bundesrat beschlossen werden. Auch die Europäische Kommission muss dem Vorhaben zustimmen.

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr gültige Deutschland-Ticket soll am 1. Mai 2023 starten und ab 3. April zum Verkauf stehen. Wie zwischen Bund und Ländern vereinbart, stellt der Bund den Ländern 1,5 Mrd. € jeweils für die Jahre 2023 bis 2025 zusätzlich zur Verfügung. Die Länder zahlen die andere Hälfte der Kosten. Etwaige Mehrkosten, die den Unternehmen im Einführungsjahr durch Mindereinnahmen entstehen, werden Bund und Länder je zur Hälfte ausgleichen. Nach einer Auswertung soll es 2025 ein erneutes Gesetzgebungsverfahren zur weiteren Finanzierung des Tickets geben.

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat den Termin für die mündliche Verhandlung bekannt gegeben. Diese wird voraussichtlich am 8. Mai 2023 stattfinden.

Bundestag beschließt Infrastrukturbeschleunigungsgesetz

Am 10. Februar 2023 beschloss der Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich (VwGO), wodurch die Dauer von Gerichtsverfahren bei Vorhaben mit einer »hohen wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Bedeutung« künftig deutlich reduziert werden soll. Dazu zählen der Ausbau des Schienennetzes, Windenergieanlagen, größere Gasversorgungsleitungen, Fernstraßen und Hochspannungsleitungen. Insgesamt soll das VwGO mehr Flexibilität für die Gerichte und straffere Verfahren ermöglichen.

PROGNOSEBERICHT

Konjunkturelle Aussichten ➔ 71

Verkehrsmärkte ➔ 71

Beschaffungsmärkte ➔ 73

Finanzmärkte ➔ 73

Entwicklung der DB AG ➔ 73

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2022	2023
Welthandel	+4,5	-1,0
BIP Welt	+3,1	+1,5
BIP Euro-Raum	+3,5	+0,5
BIP Deutschland	+1,9	-0,0

Stand Februar 2023.
 Prognosen für 2023 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
 Quelle: Oxford Economics

Für 2023 wird im Gesamtjahr global ein Wachstum der Wirtschaftsleistung erwartet. Insbesondere in den Industrieländern wirkt sich jedoch die Energiekrise spürbar auf die Entwicklung aus, gestützt wird das globale Wachstum voraussichtlich v. a. durch eine positive Entwicklung in den Schwellenländern. Auch der Welthandel ist von der abgeschwächten Konjunkturentwicklung betroffen und entwickelt sich in der Folge 2023 voraussichtlich leicht rückläufig.

Das hohe Niveau bei Energie- und auch Einkaufspreisen belastet das Wachstum der Wirtschaftsleistung insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2023. Im Euro-Raum und in Deutschland wirkt sich dies aufgrund des hohen Anteils industrieller Fertigung stark aus. Es wird weiterhin sowohl von angebots- als auch nachfrageseitigen Disruptionen ausgegangen. Auf der Angebotsseite belasten die hohen Kosten Unternehmen und zwingen diese teilweise, ihre Produktion einzuschränken. Auf der Nachfrageseite sinkt die Kaufkraft privater Haushalte infolge sinkender Reallöhne bzw. schwächt sich die Investitionsneigung von Unternehmen aufgrund der hohen Unsicherheit und des Kostendrucks ab. Eine spürbare Erholung der konjunkturellen Entwicklung wird frühestens für die zweite Jahreshälfte 2023 erwartet.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2022	2023
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+8,4	+4,5

Stand Februar 2023.
 Prognose für 2023 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

2022 erholte sich der deutsche Personenverkehrsmarkt spürbar, blieb allerdings weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. Die Erholungseffekte werden sich 2023 voraussichtlich in abgeschwächter Form fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark vom Infektionsgeschehen, regulatorischen Maßnahmen und der konjunkturellen Entwicklung sowie dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen werden langfristig und spürbar durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation ersetzt.

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dürfte sich 2023 zwar dem Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus annähern. Allerdings dämpfen steigende bzw. anhaltend hohe Kraftstoffpreise durch den Ukraine-Krieg und die Erhöhung der CO₂-Steuer das Verkehrsleistungswachstum.
- Der innerdeutsche Luftverkehr (LV) wird 2023 voraussichtlich weitere Teile der coronabedingten Verluste aufholen. Der Marktanteil dürfte allerdings auf niedrigem Niveau verbleiben.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) legt voraussichtlich wieder spürbar zu. Die Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 sollte im Nahverkehr positiv wirken. Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des starken Wettbewerbs durch Schienenpersonenverkehre (SPV) vergleichsweise schwächer entwickeln.
- Für den SPV ist mit einem anhaltenden Verkehrsleistungswachstum im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei Reisende aus dem Luft- und Buslinienfernverkehrssektor sowie bei anhaltend hohen Kraftstoffpreisen auch vom MIV gewinnen. Der Nahverkehr profitiert wesentlich vom Deutschland-Ticket. Prämissen für diese Entwicklung sind ein anhaltend niedriges Corona-Infektionsgeschehen und ein wieder erstarkendes Vertrauen in öffentliche Verkehrsmittel sowie der Wunsch nach einer Verkehrsverlagerung.

Auch die Entwicklung des europäischen Personenverkehrs wird verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Strategische Neuausrichtungen der Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der EU 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 %	2022	2023
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	-0,3	+0,8
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	-0,8	+0,6
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	+2,2	-0,3
Globale Luftfracht (Basis t)	-4,6	-4,3
Globale Seefracht (Basis TEU)	-3,9	+1,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	+7,1	+4,9

Stand Februar 2023.

Prognosen für 2023 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Nach einer Stagnation der Güterverkehrsleistung 2022 wird 2023 in Deutschland ein leichtes Wachstum erwartet. Insbesondere die unsicheren Energie- und hohen Einkaufspreise können sich weiter auf die Entwicklung des Güterverkehrs auswirken. V. a. in der ersten Jahreshälfte 2023 wird noch von einer rückläufigen Nachfrageentwicklung bei einem Großteil der Industrie- und Konsumgüter ausgegangen, eine Erholung ist frühestens ab der zweiten Jahreshälfte zu erwarten. Noch 2022 bestehende Lieferengpässe sollten sich im Jahresverlauf 2023 weiter abschwächen bzw. auflösen. Der Markt wird weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis wird die Transportqualität zunehmend an Bedeutung gewinnen.

- Der Schienengüterverkehr wird 2023 etwa auf Vorjahresniveau leicht wachsen. Die aufgrund von Nachholeffekten überdurchschnittlichen Automobilverkehre sowie der weiter wachsende Kombinierte Verkehr werden voraussichtlich die Rückgänge der energieintensiven Branchen ausgleichen. Auch die steigende Bedeutung nachhaltiger Verkehre und die breiter werdende Zustimmung einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene sollten zu einem Wachstum beitragen. Eine Unsicherheit bleibt die Entwicklung der Kohleverkehre. Sofern sich die Mengen 2023 nicht wie erwartet auf dem Vorjahresniveau bewegen sollten, sondern einbrechen, wird die Gesamtentwicklung negativ beeinflusst.
- Nach einem leichten Rückgang 2022 wird sich der Straßengüterverkehr 2023 voraussichtlich leicht über Vorjahresniveau bewegen. Stimulierend wirken dürften dabei positive Effekte aus der Baubranche sowie die sich im zweiten Halbjahr erholende Konsumgüternachfrage. Der Fahrermangel bleibt akut.
- Nach dem deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt 2022 werden für 2023 keine deutlichen Aufholeffekte erwartet, da sich die binnenschiffaffinen Branchen voraussichtlich nur auf Vorjahresniveau bewegen werden. Die sich voraussichtlich positiv entwickelnden, für die Binnenschifffahrt jedoch eher unbedeutenden Containerverkehre und eine sich im zweiten Halbjahr 2023 voraussichtlich erholende Konjunktur sorgen für ein leichtes Wachstum. Die Witterungsabhängigkeit bleibt ein Risiko.

Hohe Energiepreise und Inflation werden die wirtschaftliche Entwicklung und den Außenhandel auch 2023 voraussichtlich noch belasten, sodass für den europäischen Schienengüterverkehr nur geringes Wachstum erwartet wird. Aufholeffekte und eine konjunkturelle Erholung werden voraussichtlich ab 2024 zu moderatem Wachstum führen.

- Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird 2023 ein Umsatz knapp unter Vorjahr erwartet. Hohe Energiepreise und Inflation schwächen die wirtschaftliche Entwicklung und den Außenhandel 2023, Aufholeffekte und eine konjunkturelle Erholung bringen voraussichtlich erst 2024 moderates Wachstum zurück. Es wird von einem weiter leicht ansteigenden Transportatenniveau ausgegangen.
- In der Luftfracht trägt die wirtschaftliche Entwicklung in China weiter zu Unwägbarkeiten hinsichtlich der Kapazitätsverfügbarkeit und -auslastung auf Flugverbindungen von und nach China bei. Die erwartete Normalisierung des Flugverkehrs zwischen Europa und Nordamerika und die damit einhergehende Ausweitung des verfügbaren Frachtraumangebots führt weiter zu steigendem Druck auf die Luftfrachtraten im Transatlantikverkehr. Die Abschwächung im weltweiten Handel sowie der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung dürften darüber hinaus die Nachfrage nach Luftfrachttransporten beeinträchtigen. Nach einem schlechten Start ins erste Quartal 2023 wird derzeit auch für das Gesamtjahr ein sinkendes Transportvolumen erwartet.
- Die Entwicklung des Seefrachtmarktes 2023 ist für alle Marktteilnehmer von großen Unsicherheiten geprägt. Sie ist u. a. abhängig von der nicht absehbaren Kapazitätsentwicklung, bedingt durch die Emissionsvorschriften für ältere Schiffe, IMO 2023, den sinkenden Frachtraten, möglichen Auswirkungen der global noch immer andauernden Corona-Pandemie und einem sich ändernden Konsumverhalten durch wirtschaftliche Entwicklungen. Für 2023 wird ein Wachstum des globalen Transportvolumens von 1,5% erwartet.
- Die Entwicklung des globalen Kontraktlogistikmarktes hängt stark von der Dynamik der Weltwirtschaft ab. Die Mischung aus zunehmender Rezessionsgefahr und steigenden Preisen in allen Sektoren, knappen Lagerkapazitäten und nach wie vor auftretenden Störungen in den Lieferketten sorgt für große Unsicherheiten und eine sich leicht abschwächende Entwicklung in der Kontraktlogistik. Es wird ein Wachstum von knapp 5% erwartet. Insbesondere die wachstumsstarken Bereiche E-Commerce, Gesundheitswesen und Elektronik tragen hierzu bei. Gleichzeitig gibt es einen steigenden Nachfragebedarf an Value-Added-Services.

INFRASTRUKTUR

Für die Trassennachfrage wird 2023 eine positive Entwicklung prognostiziert. Neben einer weiteren Entspannung nach der Corona-Pandemie führen die geplanten Erhöhungen der Regionalisierungsmittel im Schienenpersonennahverkehr und die Angebotsausweitungen im Zuge der Fernverkehrsoffensive im Schienenpersonenfernverkehr zu einer steigenden Nachfrage. Im Schienengüterverkehr wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds sowie der Bedeutung der Schiene für Energietransporte ein Marktwachstum erwartet. Auswirkungen aus dem weiterhin anhaltenden Ukraine-Krieg können das Marktwachstum bremsen. Engpässe und Sanierungsrückstand lassen allerdings keine spürbare Steigerung der Betriebsleistung auf dem Netz zu.

Die Zahl der Stationshalte dürfte sich 2023 weiter stabilisieren, Gleiches gilt für die Nachfragestruktur bei den Stationshalten.

Der Umsatz der Vermietung in den Bahnhöfen sollte sich infolge der Corona-Erholung 2023 positiv entwickeln und über dem Niveau von 2022 liegen.

Beschaffungsmärkte

Als Basisszenario erwartet der DB-Konzern für 2023 weiterhin kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die weiterhin hohen Energiepreise und die stark volatilen Rohstoffmärkte in der Produktion auf die Preise auswirken. Die Erzeugerpreise verharren aktuell auf einem deutlich höheren Level, bedingt durch Inflation und Rohstoffpreise. Prognosen sehen eine Stabilisierung der Märkte für 2023 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg in 2021 voraus.

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 sollte nach erfolgreicher Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen, der jedoch die Aufwendungen für den dringend erforderlichen Ausbau der Netze und der Speicher gegenüberstehen.

Für 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Nachfragerückgang bei den Erzeugern aufgrund der Inflation Ende 2022 weiter fortsetzt und welche Auswirkungen hieraus entstehen. Zu erwarten ist außerdem ein weiterhin bestehendes verknapptes Angebot bei Schlüsselprodukten wie z. B. Chips

und Rohstoffen (bspw. Eisenerz, Papier). Die Lage am Gasmarkt in Deutschland und Europa wird voraussichtlich angespannt bleiben. Aufgrund des Ukraine-Kriegs besteht das Risiko eines weiteren Anstiegs der Preise für Strom, Kohle und Rohöl nach wie vor. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen.

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

Insgesamt ist eine deutliche Entspannung an den Energiemärkten in 2023 nicht zu erwarten. Am Strommarkt werden die Spotpreise deutlich von Temperaturverlauf und Windaufkommen beeinflusst werden.

Finanzmärkte

Bei insgesamt hoher Unsicherheit geht der DB-Konzern davon aus, dass das allgemeine Zins- und Renditeniveau nicht mehr so stark ansteigt wie in 2022. Bei günstiger Entwicklung sind auch wieder niedrigere Zinsen und Renditen möglich. Eine Korrektur dürfte sich eher auf der kurzen Seite der Zinsstrukturkurve auswirken, da in diesem Bereich zuvor die höchsten Zuwächse zu verzeichnen waren. Aufgrund der Einstellung der Nettoanleihekäufe der Europäischen Zentralbank sowie der Rezessionsorgen wird das Finanzierungsumfeld insgesamt herausfordernder.

Entwicklung der DBAG

Die wirtschaftliche Entwicklung der DBAG wird 2023 von den negativen Effekten des Ukraine-Kriegs in Form von gestiegenen Energie- und Beschaffungspreissteigerungen beeinflusst werden. Die Erholungseffekte nach der Corona-Pandemie im Personenverkehr werden sich in abgeschwächter Form 2023 fortsetzen. Für 2023 bestehen jedoch weiterhin Risiken aus den noch nachwirkenden Folgen der Corona-Pandemie auf die Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns. Der derzeit starke Preisauftrieb führt zu hohen Kostenrisiken. Zudem sind auch die Auswirkungen der 2023 anstehenden Tarifverhandlungen derzeit kaum abschätzbar. 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 2023 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 2023 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Die Ergebnisentwicklung wesentlicher Tochtergesellschaften wird 2023 voraussichtlich u. a. spürbar durch die Auswirkungen der Energie- und Beschaffungspreissteigerungen beeinflusst werden. Zudem wird die wirtschaftliche Entwicklung infolge von Maßnahmen zur Sicherung der Betriebsqualität in der Schieneninfrastruktur belastet werden. Die weitere Entwicklung des globalen Warenhandels und v. a. der Frachtraten in Luft- und Seefracht ist mit hohen Unsicherheiten verbunden und kann die Ergebnisentwicklung erheblich beeinflussen. Eine weiter fortschreitende Erholung im Personenverkehr von den Auswirkungen der Corona-Pandemie sowie die Umsetzung von Gegensteuerungsmaßnahmen werden einen gegenläufigen, positiven Effekt haben. Für 2023 wird aber insgesamt mit einer Entwicklung des Beteiligungsergebnisses unter Vorjahresniveau gerechnet. Insgesamt erwarten wir daher ein Jahresergebnis, das unter dem Niveau von 2022 liegen sollte.

VORAUSSICHTLICHE FINANZLAGE

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2023 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.

2023 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zu 2022 zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant. Zudem wird der DB-Konzern in 2023 voraussichtlich auch kurzfristige Darlehen zur Vorfinanzierung der Maßnahmen der Stabilisierung der Betriebsqualität der Infrastruktur aufnehmen. Die Gespräche mit dem Bund zur zukünftigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur sind aktuell noch nicht abgeschlossen.

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 2023 hat der DB-Konzern über die DB Finance bereits eine Senioranleihe emittiert. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2023 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch 2023 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem ist eine weitere Eigenkapitalmaßnahme des Bundes im Rahmen des Klimaschutzprogramms des Bundes geplant. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch 2023 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Es ist unverändert geplant, DB Arriva mittelfristig zu desinvestieren.

Die Netto-Finanzschulden dürften per 31. Dezember 2023 unter Berücksichtigung der noch höheren Netto-Investitionen und der Maßnahmen zur Sicherung der Qualität und Erhöhung der Kapazität in der Schieneninfrastruktur deutlich ansteigen.

Seine M&A-Aktivitäten wird der DB-Konzern auch 2023 selektiv und fokussiert fortführen.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB AG, des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie 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	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	42	46
II. Sachanlagen	(2)		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		69	72
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		68	72
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		1	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		3	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		42	45
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		4	2
		119	121
III. Finanzanlagen	(2)	43.375	40.475
		43.536	40.642
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte	(3)	1	1
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	7.844	6.357
III. Wertpapiere	(5)	500	0
IV. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3.121	2.788
		11.466	9.146
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(6)	2	2
		55.004	49.790

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. EIGENKAPITAL			
I. Gezeichnetes Kapital	(7)	2.150	2.150
II. Kapitalrücklage	(8)	5.118	3.546
III. Gewinnrücklagen	(9)	0	583
IV. Bilanzgewinn	(10)	650	0
		7.918	6.279
B. RÜCKSTELLUNGEN			
	(11)	6.460	6.202
C. VERBINDLICHKEITEN			
	(12)	40.580	37.290
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(13)	46	19
		55.004	49.790

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	(17)	1.352	1.277
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	1
Gesamtleistung		1.352	1.278
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	578	352
Materialaufwand	(19)	- 521	- 455
Personalaufwand	(20)	- 922	- 763
Abschreibungen	(21)	- 30	- 40
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	- 1.272	- 1.650
		- 815	- 1.278
Beteiligungsergebnis	(23)	662	- 748
Zinsergebnis	(24)	- 192	- 442
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(25)	- 1	1
Ergebnis nach Steuern		- 346	- 2.467
Jahresfehlbetrag		- 346	- 2.467
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		0	0
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		413	0
Entnahmen aus Gewinnrücklagen		583	2.467
Bilanzgewinn		650	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Periodenergebnis (Jahresfehlbetrag)		- 346	- 2.467
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		30	31
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten		0	9
Zunahme / Abnahme (-) der Pensionsrückstellungen		13	- 90
Cashflow		- 303	- 2.517
Zunahme / Abnahme (-) der übrigen Rückstellungen		- 32	502
Zunahme (-) / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 70	- 132
Zunahme / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		112	49
Gewinn (-) / Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		4	0
Zinsergebnis		192	442
Beteiligungserträge (Ergebnisabführungsverträge, Dividenden)		- 662	748
Ertragsteuererträge (-) / -aufwendungen		0	0
Ertragsteuererstattungen / -zahlungen (-)		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 759	- 908
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögensgegenstände		- 28	- 37
Einzahlungen aus Abgängen von Finanzanlagen		2.148	1.922
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		- 5.048	- 2.814
Auszahlung für den Erwerb von Deckungsvermögen		- 8	- 8
Zunahme (-) / Abnahme der Forderungen aus Cashpooling		- 733	1.210
Auszahlungen (-) / Einzahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		- 36	119
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		-	-
Erhaltene Zinsen		429	396
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		694	270
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		- 1.427	- 3.538
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 4.009	- 2.480
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen des Gesellschafters		1.985	2.675
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		- 4	- 5
Einzahlung aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		3.232	5.024
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		- 1.596	- 2.032
Zunahme / Abnahme (-) der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		2.141	880
Gezahlte Zinsen		- 428	- 460
Gezahlte Dividenden an Gesellschafter		0	0
Einzahlungen für von / an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schulbeitritt) ²⁾		120	115
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		5.450	6.197
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		682	2.809
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode ³⁾		1.908	- 901
Finanzmittelfonds am Ende der Periode ⁴⁾	(26)	2.590	1.908

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Davon 114 Mio. € (im Vorjahr: 113 Mio. €) aus Schulbeitritt DB AG.

³⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 2.788 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 880 Mio. €.

⁴⁾ Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 3.121 Mio. € abzüglich Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von 531 Mio. €.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschreibungen	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	71	11	0	4	78	-25	-11	0	0	-36	42	46
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	11	4	-2	-4	9	0	0	0	0	0	9	11
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2	0	0	0	2	-2	0	0	0	-2	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	73	11	0	-4	80	-27	-11	0	0	-38	42	46
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	117	1	0	0	118	-46	-4	0	0	-50	68	71
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	118	1	0	0	119	-46	-4	0	0	-50	69	72
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	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	1	0	0	6	-3	0	0	0	-3	3	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	140	11	1	-12	140	-95	-15	0	12	-98	42	45
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2	4	-2	0	4	0	0	0	0	0	4	2
	265	17	0	-12	270	-144	-19	0	12	-151	119	121
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	21.464	1.408	0	0	22.872	-1.533	0	0	0	-1.533	21.339	19.931
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	20.452	3.637	0	-2.147	21.942	0	0	0	0	0	21.942	20.452
3. Beteiligungen	104	3	0	0	107	-56	0	0	0	-56	51	48
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	44	0	0	-1	43	0	0	0	0	0	43	44
5. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	42.064	5.048	0	-2.148	44.964	-1.589	0	0	0	-1.589	43.375	40.475
Insgesamt	42.402	5.076	0	-2.164	45.314	-1.760	-30	0	12	-1.778	43.536	40.642

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 (DB AG) 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) zu sammengefasst und im Anhang aufgliedert.

Die GuV 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 Deutsche Bahn Konzern (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 (42 Mio. €, im Vorjahr: 46 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 S. 1 HGB eine potenzielle Ausschüttungssperre entstanden, die durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen und Gewinnvorträge in ausreichender Höhe jedoch nicht zur Wirkung kommt.

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

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden 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 aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapitalkosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Weiterhin wurde das Wahlrecht, angemessene Teile der Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie angemessene Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung in die Herstellungskosten einzubeziehen, nicht ausgeübt.

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

Geleistete Anzahlungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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 pauschalier- ten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2022 für die zum Geschäftsfeld Beteiligungen/Sonstige gehörende DB AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 6,51% für überfällige Forderungen und 0,49% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,09%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u. Ä.) 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 Altersversorgungs- verpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. § 246 Abs. 2 S. 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 S. 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 S. 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 Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Erträge aus der Bewertung des Deckungsvermögens zum Zeitwert sind gem. § 268 Abs. 8 S. 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 S. 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 Einkommensteuergesetz (EStG) Gebrauch gemacht. Der Unterschiedsbetrag zwischen den steuerlich zulässigen Abschreibungen und den nach § 253 HGB in Verbindung mit § 279 HGB (alte Fassung) zulässigen handelsrechtlichen Abschreibungen ist 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 des Zinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per Dezember 2022 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 S. 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst.

Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,44%) ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein Unterschiedsbetrag von 287 Mio. €, der gem. § 253 Abs. 6 S. 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 2022 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2022
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	1,78
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenerwartung	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,53

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen [BEV] aufgrund bestehender Beamt:innen-

versorgungszusagen) 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. 0,44% (Altersteilzeit), 0,93% (Jubiläum), 0,91% (Sterbegeld) sowie 0,97% (mittelbare Altersversorgung) angewendet.

Die DB AG hat Rückdeckungsversicherungsverträge zur Finanzierung unmittelbarer Pensionszusagen abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche werden seit dem Berichtsjahr gem. dem Rechnungslegungshinweis »Handelsrechtliche Bewertung von Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen aus rückgedeckten Direktzusagen« (IDW RH FAB 1.021) des Instituts deutscher Wirtschaftsprüfer (IDW) bewertet. Sofern eine (teilweise oder volle) Kongruenz zwischen den Zahlungsströmen aus der Pensionszusage und den Leistungen aus der Rückdeckungsversicherung vorliegt, erfolgt insofern auf der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz eine korrespondierende Bewertung unter Anwendung des Deckungskapitalverfahrens mit Passivprimat.

Dies gilt auch für die Zusagen im Vorstandsbereich, bei denen bisher das Aktivprimat angewendet wurde. Die Durchbrechung der Stetigkeit resultiert aus dem verpflichtenden Einbezug von Rückdeckungsversicherungsverträgen in die kongruente Bewertung durch Erstanwendung des IDW-Rechnungslegungshinweises »Handelsrechtliche Bewertung von Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen aus rückgedeckten Direktzusagen« (IDW RH FAB 1.021).

Durch den erstmaligen Einbezug von Rückdeckungsversicherungsverträgen in die kongruente Bewertung ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein ergebnisbelastender Unterschiedsbetrag von 6 Mio. € im Vergleich zu dem bisher bilanzierten vom Versicherungsträger ermittelten Aktivwert.

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 -1,23% (per 31. Dezember 2021: -1,27%) 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 S. 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 jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer:in beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im **Anlagengitter** 78 dargestellt.

In den selbst geschaffenen gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sind 22 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €) in Erstellung befindliche immaterielle Vermögensgegenstände enthalten.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 19 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 20 Mio. €), von denen 11 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 11 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden aufgrund voraussichtlich dauernder Wertminderung 0 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen vorgenommen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Insgesamt	1	1

Die unter den Vorräten ausgewiesenen Pandemieartikel (insbesondere FFP2- sowie OP-Masken, Schutzanzüge, Handschuhe und Desinfektionsmittel) wurden im Laufe des Berichtsjahres im Wesentlichen abgebaut und die Wertberichtigungen vollständig aufgelöst.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2022	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2021	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	33	-	13	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7.301	-	6.009	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	-	7	-
Sonstige Vermögensgegenstände	500	0	328	0
Insgesamt	7.844	0	6.357	0

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 73 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 76 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling (5.035 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 4.302 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen;

insgesamt per 31. Dezember 2022: 1.979 Mio. €; insgesamt per 31. Dezember 2021: 1.357 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (67 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 83 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (220 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 267 Mio. €).

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, beinhalten wie per 31. Dezember 2021 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) WERTPAPIERE DES UMLAUFVERMÖGENS

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens i. H. v. 500 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 €) betreffen den Erwerb von Anteilen an drei Geldmarktfonds.

(6) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

(7) 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.

(8) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beläuft sich per 31. Dezember 2022 auf 5.118 Mio. €. Im Geschäftsjahr erfolgte eine Einzahlung des Gesellschafters in die Kapitalrücklage nach §272 Abs.2 Nr. 4 HGB i. H. v. 1.985 Mio. €. Im Geschäftsjahr erfolgte eine Entnahme aus der Kapitalrücklage i. H. v. 412 Mio. €.

(9) GEWINNRÜCKLAGEN

Im Geschäftsjahr erfolgte eine vollständige Entnahme aus den anderen Gewinnrücklagen i. H. v. 583 Mio. €. Damit betragen die Gewinnrücklagen per 31. Dezember 2022 0 €.

(10) BILANZGEWINN

Der Bilanzgewinn per 31. Dezember 2022 beträgt 650 Mio. €.

(11) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.875	3.587
Steuerrückstellungen	60	109
Sonstige Rückstellungen	2.525	2.506
Insgesamt	6.460	6.202

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation i. H. v. 55 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 57 Mio. €).

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und pensionsähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen (97 Mio. €) wird mit den korrespondierenden Verpflichtungen (156 Mio. €) verrechnet. Dabei betragen der beizulegende Zeitwert des Deckungsvermögens 97 Mio. € und die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens 107 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 schuldbefreienden 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 (114 Mio. €, per 31. Dezember 2021: 113 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. 3.120 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.882 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Ökologische Altlasten	1.621	1.667
Verpflichtungen im Personalbereich	157	102
Besondere Teilzeit im Alter	92	81
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	9	10
Übrige Risiken	646	646
Insgesamt	2.525	2.506

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

Die Rückstellung für besondere Teilzeit im Alter wurde auf Grundlage des Demografietarifvertrages 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.

2021 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 die 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 (38 Mio. € beizulegender Zeitwert; 38 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (38 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 S. 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.

(12) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				31.12.2021	davon mit Restlaufzeit		
	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	531	525	6	-	881	877	4	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	0	0	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	46	46	0	-	40	40	0	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	39.806	10.911	28.895	19.527	36.177	8.498	27.679	18.642
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	7	7	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	196	143	53	35	185	128	57	39
davon aus Steuern	10	10	-	-	15	15	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	40.580	11.626	28.954	19.562	37.290	9.550	27.740	18.681
davon zinspflichtig	38.607				35.180			

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der DB Finance GmbH (30.781 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 29.275 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling (6.892 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 4.751 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen; insgesamt per 31. Dezember 2022: 1.793 Mio. €; insgesamt per 31. Dezember 2021: 1.876 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft (302 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 242 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (38 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 33 Mio. €).

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Posten Nr. (15) zu finden.

(13) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten überwiegend abgegrenzte Agien sowie Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen, Baukostenzuschüssen und Ausgleichszahlungen im Zusammenhang mit der Verlängerung von Mietverträgen.

(14) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021 ¹⁾
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	4.177	4.675
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	4.173	4.671

¹⁾ Werte angepasst.

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.

Die DB AG haftet im Rahmen ihres Schuldbeitritts für durch die DB Netz AG, die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG und die S-Bahn Hamburg GmbH begebene abstrakte Schuldanerkenntnisse i. H. v. insgesamt 811 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 942 Mio. €).

(15) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellobligo für Investitionen	6	9
Ausstehende Einlagen	477	455
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.108	3.366
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	514	607
Insgesamt	3.591	3.830

Die ausstehenden Einlagen betreffen die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz.

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

PER 31.12.2022 / in Mio. €	Nominalwert	Barwert
MIET- UND ANDERE DRITTSCHULDVERHÄLTNISSE		
fällig bis 1 Jahr	344	342
fällig 1 bis 5 Jahre	1.029	985
fällig über 5 Jahre	1.266	1.097
Insgesamt	2.639	2.424

Unter andere Drittschuldverhältnisse fallen darüber hinaus Verpflichtungen aus der Übernahme von in 2023 erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen i. H. v. bis zu 469 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 545 Mio. €).

(16) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2022 Kredite über insgesamt 30.781 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Berichtsjahr wurden vier börsennotierte Anleihen der DB Finance über 1.595 Mio. € und die dazugehörigen Darlehen der DB AG planmäßig getilgt.

Des Weiteren hat die DB Finance neun börsennotierte Anleihen im Gesamtwert von 3.102 Mio. € emittiert. Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergereicht, wobei die Zahlungsströme der Fremdwährungskredite in Euro getauscht wurden.

Der DB AG standen per 31. Dezember 2022 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 3-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG in einem Gesamtvolumen von 2.000 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.080 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2022 in Anspruch genommen.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken 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.

Der 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 externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externen Geschäfte innerhalb des DB-Konzernverbundes (Spiegelgeschäfte).

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken werden Zinsswaps und Zinsbegrenzungsgeschäfte abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurden Zinsswaps mit einem Volumen von 800 Mio. € abgeschlossen.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisenswaps/-forwards abgeschlossen. Das Volumen der Devisenswaps sank im Wesentlichen aufgrund rückläufiger Termingeldaufnahmen der Tochtergesellschaften um 543 Mio. € auf 260 Mio. €. Das Volumen der Devisenforwards erhöhte sich um 344 Mio. € auf 2.581 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. 2022 erhöhte sich das Volumen der Zins- und Währungsswaps auf 8.925 Mio. €, da mehrere Fremdwährungsanleihen emittiert wurden, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Preisbindung an den eingesetzten Rohstoff. Das Volumen der Dieselderivate stieg aufgrund höherer Sicherungsgrade moderat an und lag bei 0,4 Mio. t. Der Bestand der Kohlesicherungen lag nahezu unverändert bei 1,4 Mio. t.

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 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Nominalvolumen mit Externen	9.725	8.181
Marktwert der Derivate (Externe)	292	104

Per 31. Dezember 2022 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- und Zins-Währungs-Swaps basiert überwiegend auf der Entwicklung der Zinsen in den einzelnen Währungen (insbesondere Euro, Schweizer Franken und norwegische Krone) sowie der Abwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, teilweise kompensiert von der Aufwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund und der schwedischen Krone. 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 DEISENSWAPS/-FORWARDS

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Nominalvolumen mit Externen	2.841	3.040
davon Devisenswaps	260	803
davon Devisenforwards	2.581	2.237
Marktwert der Derivate (Externe)	8	12
davon Devisenswaps	-4	6
davon Devisenforwards	12	6
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	779	866
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-2	-5

Die per 31. Dezember 2022 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 der externen Geschäfte 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

	31.12.2022	31.12.2021
DIESELKRAFTSTOFF		
Nominalvolumen mit Externen in t	428.070	363.725
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	36	37
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte in t	428.070	363.725
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	-36	-37
KOHLE, BAFA		
Nominalvolumen mit Externen in t SKE ¹⁾	1.380.000	1.407.960
Marktwert der Derivate (Externe) in Mio. €	5	33
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte in t SKE ¹⁾	1.380.000	1.407.960
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte) in Mio. €	-5	-33

¹⁾ Steinkohle-Einheit.

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand per 31. Dezember 2022 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die maximale Laufzeit beträgt drei Jahre. Die Transaktionen wurden an die DB Energie GmbH durchgeleitet bzw. direkt an Tochtergesellschaften in den Segmenten DB Arriva und DB Cargo (Auslandsgesellschaften) weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate spiegelt die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider. Diese Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet, Grund- und Sicherungsgeschäft stimmen jeweils überein. Die gesicherten Risiken werden vollständig kompensiert.

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

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

KREDITRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE MIT EXTERNEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	746	406

Die Kreditrisiken sind im Vergleich zum Vorjahr gestiegen und begründen sich im Wesentlichen durch die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen –

beträgt 151 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem S&P-Rating von A-. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Rating von Baa1/BBB+ (Moody's/S&P Global Rating) auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(17) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2022	2021
Vermietung und Verpachtung	382	357
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	970	920
Insgesamt	1.352	1.277

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	13	13
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	5	4
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	0	0
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen (einschließlich sonstiger Steuern)	54	81
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	21	7
Übrige Erträge	485	247
davon Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	12	13
davon sonstige übrige Erträge	473	234
Insgesamt	578	352
davon periodenfremd	54	81

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.

(19) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5	15
davon Aufwendungen für Energie	13	14
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	3	6
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-11	-5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	420	395
davon Vermietung und Verpachtung	310	293
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	20	18
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	0	0
davon sonstige bezogene Leistungen	90	84
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	96	45
Insgesamt	521	455

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

(20) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	688	626
davon für Arbeitnehmende	670	606
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	17	19
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	234	137
davon für Arbeitnehmende	230	132
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	4	5
davon für Altersversorgung	129	36
Insgesamt	922	763

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

(21) ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	30	31
Abschreibungen auf Vermögensgegenstände des Umlaufvermögens, soweit diese die in der Kapitalgesellschaft üblichen Abschreibungen überschreiten	0	9
Insgesamt	30	40

(22) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	56	70
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	53	57
Gebühren und Beiträge	13	14
Aufwendungen für Versicherungen	49	43
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	34	38
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	8	8
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	20	11
Forschungs- und Entwicklungskosten	8	9
Sonstige bezogene Dienstleistungen	761	517
davon bezogene IT-Leistungen	250	252
davon sonstige Kommunikationsdienste	4	14
davon sonstige Serviceleistungen	507	251
Aufwendungen aus Schadenersatz	8	24
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	0
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	4	1
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	0
Sonstige betriebliche Steuern	0	0
Übrige Aufwendungen	256	858
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	40	33
davon Währungskursverluste	28	7
davon sonstige übrige Aufwendungen	188	818
Insgesamt	1.272	1.650
davon periodenfremd	6	1

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

(23) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	3	2
davon aus verbundenen Unternehmen	2	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.839	696
Abzüglich Garantiedividende	-5	-5
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1.175	-1.441
Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	0
Insgesamt	662	-748

(24) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	296	309
davon aus verbundenen Unternehmen	296	309
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	140	80
davon aus verbundenen Unternehmen	119	72
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-628	-831
davon an verbundene Unternehmen	-498	-491
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-168	-376
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-31	-3
davon Aufwendungen/Erträge aus dem Deckungsvermögen	-26	3
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-5	-6
Insgesamt	-192	-442

(25) 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 Zahlungen ausländischer Quellensteuer auf Erträge aus Beteiligungen und Zinsen i. H. v. 1 Mio. € (im Vorjahr: Erstattungen i. H. v. 1 Mio. €) zusammen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der [Kapitalflussrechnung](#)  77 folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(26) FINANZMITTELFONDS

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

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

Die Forderungen aus CSA i. H. v. 143 Mio. € (im Vorjahr: 83 Mio. €) werden unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Sonstige Angaben

(27) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) 91ff. ist beigefügt.

(28) BESCHÄFTIGTE

	2022		2021	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	8.434	8.550	8.368	8.344
Zugewiesene Beamt:innen	343	317	397	374
	8.777	8.867	8.765	8.718
Auszubildende	178	193	180	203
Insgesamt	8.955	9.060	8.945	8.921

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).

(29) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

in Tsd. €	2022	2021
Gesamtbezüge des Vorstands	9.034	4.102
davon fixer Anteil	4.194	4.102
davon erfolgsabhängiger Anteil	4.840	0
davon aus Anlass der Beendigung der Tätigkeit	0	0
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	10.070	9.619
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	160.388	153.641
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	874	918

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 4.133 Tsd. € und sonstigen Nebenleistungen i. H. v. 61 Tsd. €.

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 2022 bestellt:

WERNER GATZER

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 28. September 2022)

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,

Teltow

- a)** – PD-Berater der öffentlichen Hand GmbH (bis 14. November 2022; Vorsitz)
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (bis 4. Oktober 2022)
- b)** – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- Fritz Thyssen Stiftung (Kuratoriumsmitglied)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat) (seit 22. Dezember 2022)

MARTIN BURKERT*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 15. Dezember 2022)

Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),

Nürnberg

- a)** – DB Cargo AG (bis 30. November 2022; stellvertretender Vorsitz)
- S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- DB JobService GmbH (bis 30. November 2022; stellvertretender Vorsitz)
- DB Regio AG (seit 1. Dezember 2022; stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (Vorsitz)
- DEVK Pensionsfonds-AG
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- Adler Versicherung AG
- b)** – Signal Iduna Gruppe (Beirat)

JÜRGEN BEUTTLER* (BIS 31. JULI 2022)

Leiter Einkauf, Immobilien, Compliance der DB Fernverkehr AG,

Wiesbaden

RALF DAMDE* (SEIT 8. DEZEMBER 2022)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,

Ensdorf/Saar

ENAK FERLEMANN (BIS 15. JUNI 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages,

Cuxhaven

- a)** – Siedlungsgesellschaft Cuxhaven AG
- Cuxhavener Hafen Entwicklungsgesellschaft GmbH

STEFFEN GELBHAAR (SEIT 16. JUNI 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages,

Berlin

ANJA HAJDUK (SEIT 16. JUNI 2022)

Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz,

Berlin

- a)** – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG) (seit 18. Mai 2022)
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH (seit 24. Februar 2022)

SUSANNE HENCKEL (SEIT 16. JUNI 2022)

Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,

Berlin

- a)** – Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- b)** – Agora Transport Transformation gGmbH (Beirat)

DR. INGRID HENGSTER (BIS 19. AUGUST 2022)

Country CEO Germany Global Chairman Investment Banking Barclays,

Frankfurt am Main

JÖRG HENSEL*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
 Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats von 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)

KLAUS-DIETER HOMMEL* (BIS 30. SEPTEMBER 2022)

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

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)

ALEXANDER KACZMAREK* (SEIT 13. SEPTEMBER 2022)

Konzernbevollmächtigter für die Länder Berlin, Brandenburg,
 Mecklenburg-Vorpommern,
 Berlin

- a)** – S-Bahn Berlin GmbH
- b)** – Usedomer Bäderbahn GmbH (Beirat, stellvertretender Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE

Unternehmensberatung,
 Hannover

- a)** – Salzgitter AG
 - Norddeutsche Landesbank
 - Rain Carbon Germany GmbH

JÜRGEN KNÖRZER* (BIS 31. OKTOBER 2022)

Referent des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG (seit 1. Juni 2022),
 Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG (bis 31. Mai 2022),
 Schwarzach

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

KIRSTEN LÜHMANN (BIS 15. JUNI 2022)

Stellvertretende Bundesvorsitzende Deutscher Beamtenbund
 und Tarifunion,
 Hermannsburg

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

DOROTHEE MARTIN (SEIT 16. JUNI 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
 Hamburg

DANIELA MATTHEUS (SEIT 1. OKTOBER 2022)

Rechtsanwältin und Managementberaterin,
 Berlin

- a)** – Commerzbank AG
 - Die Autobahn GmbH des Bundes
 - Yunex GmbH (seit 30. Juni 2022)

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)

MICHAEL ODENWALD (BIS 22. JULI 2022)

Vorsitzender des Aufsichtsrats
 Staatssekretär a.D.,
 Kleinmachnow

- a)** – Fraport AG
- b)** – DB Stiftung gGmbH (bis 29. September 2022; Beirat)

MICHAEL PUSCHEL (SEIT 7. DEZEMBER 2022)

Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
 Leiter der Abteilung Bundesstraßen,
 Nieder-Olm

- a)** – Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH
 - Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH
 - Trierer Hafengesellschaft mbH
- b)** – Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen (BLAW) (Verwaltungsrat)
 - ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement)

DR. IMMO QUERNER

Geschäftsführender Gesellschafter der KoppaKontor GmbH,
Celle

- a)** – BÖAG Börsen AG
- b)** – Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Member of the Board of Directors)
 - Caplantic GmbH (bis 27. Dezember 2022; Vorsitz)
 - Insr Insurance Group ASA, Oslo/Norwegen
(bis 20. Mai 2022; Verwaltungsrat)
 - Assenagon Asset Management S.A. (Verwaltungsrat)
 - Fonds zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung
(Vorsitz Anlagenausschuss)
 - Akinn Group SPF Sàrl, Luxemburg (seit 10. November 2022;
Member of the Board of Directors)

ECKHARDT REHBERG (BIS 15. JUNI 2022)

Marlow

MARIO REISS* (BIS 31. JULI 2022)

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

BERND REUTHER (SEIT 16. JUNI 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Wesel

- a)** – Toll Collect GmbH
- b)** – DeltaPort GmbH&Co. KG

CHRISTIAN SCHMIDT (BIS 30. APRIL 2022)

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

MANFRED SCHOLZE* (SEIT 8. DEZEMBER 2022)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf

- a)** – DB Fernverkehr AG

KLAUS-PETER SCHÖLZKE* (SEIT 13. SEPTEMBER 2022)

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Regio AG,
Dresden

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

VEIT SOBEK*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Halberstadt

- b)** – Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
 - DB broadband GmbH (bis 31. Juli 2022)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

ELISABETH WINKELMEIER-BECKER (BIS 15. JUNI 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Siegburg

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

- * 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

- Werner Gatzler (Vorsitz) (seit 28. September 2022)
- Michael Odenwald (Vorsitz) (bis 22. Juli 2022)
- Martin Burkert (seit 15. Dezember 2022)
- Enak Ferlemann (bis 15. Juni 2022)
- Susanne Henckel (seit 23. Juni 2022)
- Klaus-Dieter Hommel (bis 30. September 2022)
- Jens Schwarz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

- Dr. Immo Querner (Vorsitz)
- Enak Ferlemann (bis 15. Juni 2022)
- Susanne Henckel (seit 23. Juni 2022)
- Jörg Hensel
- Cosima Ingenschay

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES

- Werner Gatzler (Vorsitz) (seit 28. September 2022)
- Michael Odenwald (Vorsitz) (bis 22. Juli 2022)
- Martin Burkert (seit 15. Dezember 2022)
- Enak Ferlemann (bis 15. Juni 2022)
- Susanne Henckel (seit 23. Juni 2022)
- Klaus-Dieter Hommel (bis 30. September 2022)
- Jens Schwarz

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

- Werner Gatzler (Vorsitz) (seit 28. September 2022)
- Michael Odenwald (Vorsitz) (bis 22. Juli 2022)
- Martin Burkert (seit 15. Dezember 2022)
- Enak Ferlemann (bis 15. Juni 2022)
- Susanne Henckel (seit 23. Juni 2022)
- Klaus-Dieter Hommel (bis 30. September 2022)
- Jens Schwarz

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2022 an:

DR. RICHARD LUTZ

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a)** – DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (seit 1. August 2022; Vorsitz)
- DB Regio AG (seit 1. August 2022; 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
(bis 31. Juli 2022; Member of the Board of Directors)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN

Ressort Digitalisierung&Technik,
Dallgow-Döberitz

- a)** – Schenker AG
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (seit 14. Januar 2022; Vorsitz)
- DB Systel GmbH (seit 25. Januar 2022; Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (seit 1. Februar 2022; Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (seit 6. Juli 2022)
- b)** – DB broadband GmbH (Vorsitz)
- Hermann von Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher
Forschungszentren e. V./Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt (DLR) (seit 1. Januar 2023; Mitglied des Senats)
- IUHHOO GmbH

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)
- BwConsulting GmbH (Beirat)

BERTHOLD HUBER

Ressort Infrastruktur (seit 1. Juli 2022),
Weilheim

- a)** – DB Netz AG (seit 1. August 2022; Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (bis 31. Juli 2022; Vorsitz)
- DB Regio AG (bis 31. Juli 2022; Vorsitz)
- DB Vertrieb GmbH (bis 31. Juli 2022; Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

DR. SIGRID NIKUTTA

Ressort Güterverkehr,
Berlin

- a)** – DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)
- Knorr-Bremse AG (seit 24. Mai 2022)
- 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)

EVELYN PALLA (SEIT 1. JULI 2022)

Ressort Regionalverkehr,
Wien

- a)** – S-Bahn Berlin GmbH
(seit 22. September 2022; Vorsitz seit 5. Oktober 2022)
- b)** – Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Member of the Board of Directors)

DR. MICHAEL PETERSON (SEIT 1. JULI 2022)

Ressort Personenfernverkehr,
Heidelberg

- a)** – DB Systel GmbH
- DB Vertrieb GmbH (seit 9. August 2022; Vorsitz)
- b)** – DB Bahn Italia S.r.l. (Chairman of the Board of Directors)

RONALD POFALLA (BIS 30. APRIL 2022)

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.

(30) 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.

(31) 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.

(32) ERGEBNISVERWENDUNGSVORSCHLAG

Für den Fall, dass eine Verständigung mit dem Bund über die Kompensation der Baukostenzuschüsse aus der ausbleibenden Dividendenausschüttung der DB AG entsprechend §2a der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III durch den Bund für 2023 bis spätestens vor dem Tag der Hauptversammlung erfolgt ist, wird der Hauptversammlung vorgeschlagen, den im Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2022 ausgewiesenen Bilanzgewinn i. H. v. 650.000.000,00 € vollständig auf neue Rechnung vorzutragen. Andernfalls wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn vollständig auszuschütten.

Berlin, den 7. März 2023

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	11.489	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	2.815.357	100,00
DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz	2.866	100,00
AT EQUITY		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3)}	150	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	338	50,00
DB REGIO		
VOLLKONSOLIDIERT		
Autokraft GmbH, Hamburg	38.618	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	17.813	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	4.073	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	7.549	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	13.060	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	9.200	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	2.388.766	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	8.240	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	57.698	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	2.404	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	16.518	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	-2.200	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	409	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	65.224	100,00
DBSEV GmbH, Berlin	2.154	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	22.294	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.223	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.448	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	1.002	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	25.388	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	14.069	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	19.378	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	21.399	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Hamburg	12.142	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	31.824	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.784	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	27.121	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	7.670	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH i.L., Simmern	84	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	1.805	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	22.513	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	178.511	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	154.008	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	38	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	20.349	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	4.211	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	12.230	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	20.123	100,00
AT EQUITY		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),3)}	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	676	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4)}	278	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main ^{2),4)}	257	30,24

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Filmland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige ^{2),4)}	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	221	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),4)}	10.281	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),5)}	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),4)}	999	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),4)}	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),4)}	274	48,39
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),4)}	278	19,65
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),6)}	482	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),4)}	253	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),6)}	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),4)}	203	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),4)}	78	32,80
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),4)}	309	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),4)}	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),4)}	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),4)}	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),4)}	440	19,62
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	226	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),6)}	141	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),6)}	666	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),4)}	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),4)}	606	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	117	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),4)}	129	40,00
FAIR VALUE		
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),4)}	292	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	169	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),6)}	27	20,63
wgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),4)}	244	51,42
DB CARGO		
VOLLKONSOLIDIERT		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/ Spanien	6.996	67,22
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	108	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/ Belgien	1.674	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	248.144	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	429.507	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	651.232	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/ Belgien	6.901	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o.o., Malaszewicze/ Polen	1.241	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	22.363	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/ Bulgarien	8.817	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/ Tschechien	3.509	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	16.516	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/ Frankreich	22.755	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/ Ungarn	30.180	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	1.302	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	35.066	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand/ Italien	37.608	60,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand/ Italien	11.629	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	97.432	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	6.048	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht/ Niederlande	16.002	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze/ Polen	94.904	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup/ Dänemark	33.089	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon/ Schweiz	3.507	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	216	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle/ Polen	4.772	100,00
DB Cargo Transa - Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand/ Italien	3.487	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai/ China	2.279	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	9.787	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin/ Polen	8.730	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest/ Rumänien	-10.811	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/ Spanien	44.989	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/ Rhein	1.560	84,03
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/ Italien	1.370	100,00
Infra Silesia S.A., Rybnik/ Polen	4.321	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.923	68,86
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	156.135	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	88.546	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/ Spanien	1.934	84,03
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.493	80,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau/ Russland	3.974	100,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/ Spanien	903	55,12
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	21.452	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/ Niederlande	2.460	51,79
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/ Vereinigtes Königreich	789	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	25.756	100,00
Sociedad de Estudios y Explotacion de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/ Spanien	6.802	51,54
TFG Transfracht GmbH, Mainz	7.436	100,00
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	-7.305	100,00
Transervi S.A., Madrid/ Spanien	3.574	84,03
Transfesa France SAS, Aubervilliers/ Frankreich	2.115	84,03
Transfesa Logistics, S.A., Madrid/ Spanien	59.192	84,03
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/ Portugal	379	84,03
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/ Vereinigtes Königreich	674	84,03
Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin/ Polen	269	96,82
AT EQUITY		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),4)}	3.715	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2),6)}	872	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/ Tschechien ^{2),4)}	1.447	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),4)}	5.152	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns/ Österreich ^{2),4)}	14.354	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),4)}	1.762	22,50
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),4)}	2.331	62,02

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	5.485	35,00
Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm ^{2),7)}	25	29,61
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg ^{2),4)}	329	39,20
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Berchem / Belgien ^{2),4)}	- 21.392	36,77
KombiRail Europe GmbH, Duisburg ^{2),4)}	25	75,34
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),4)}	19.650	52,18
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraction mbH, München ^{2),4)}	16.053	41,78
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam / Niederlande ^{2),4)}	1.737	63,42
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	2.195	76,09
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice / Polen ^{2),4)}	11.941	20,55
Stifa S.A. i.L., Malveira / Portugal ^{4),7)}	- 85	42,01
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	249	52,41
Xrail AG, Basel-Stadt / Schweiz ^{2),4)}	813	36,80
DB NETZE FAHRWEG		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	7.426	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	2.866	100,00
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	11.625.316	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	4.089	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.814	94,02
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	1.620	87,05
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	24.846	100,00
AT EQUITY		
Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),4)}	538	49,90
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),4)}	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich ^{2),4)}	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	5.151	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),4)}	3.106	36,55
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	8.960	51,00
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	2.632.905	100,00
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
AT EQUITY		
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),8)}	200	25,00
DB NETZE ENERGIE		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	377.667	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN		
VOLLKONSOLIDIERT		
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	45	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	539.936	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	81.359	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	76.883	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	6.636	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	1.378	100,00
DB E.C.O. North America Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	845	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	79.596	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	243.939	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	1.472	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	- 191	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	29.992	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	19.170	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	2.364	100,00
DB RRTS Operations India Private Limited, Bangalore / Indien	865	100,00
DB Services GmbH, Berlin	13.067	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	2.502	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	85.499	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	1.619	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	13.563	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	434.449	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	443.008	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	96.492	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	386	100,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	87.962	100,00
Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin	28.646	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	2.073.004	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	4.841	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	3.739	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	5.671	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	4.657	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	1.486	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	22.156	100,00
infraView GmbH, Mainz	2.113	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i.L., Berlin	- 3.811	76,99
ioki GmbH, Frankfurt am Main	12.420	100,00
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay ⁹⁾	528	49,00
Mobimeo GmbH, Berlin	21.756	100,00
ONxpress Operations Inc., Toronto / Kanada	386	72,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	- 27.067	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	246	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	254	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	86.401	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika ⁹⁾	68	49,00
UBB Polska Sp.z o.o., Swinemünde / Polen	390	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	8.771	100,00
AT EQUITY		
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),4)}	896.608	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel / Schweiz ⁴⁾	1.556.340	22,60
GHT Mobility GmbH, Berlin ^{2),4)}	- 40.771	86,00
inno2grid GmbH, Berlin ^{2),4)}	235	50,00
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main ^{2),4)}	6.661	20,78
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	52	20,02
ONxpress Transportation Partners Inc., Toronto / Kanada ^{2),7)}	458	25,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien ^{2),3)}	312	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	1.948	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2),4)}	137	53,00
FAIR VALUE		
Eurail B.V., Utrecht / Niederlande ^{2),4)}	2.132	28,72
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg ^{2),4)}	0	24,47
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),4)}	4.215	94,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
TRENTO Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe Ost KG i.L., Düsseldorf ^{2),4)}	0	100,00
DB ARRIVA		
VOLLKONSOLIDIERT		
00741078 Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	605	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Ambuline Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	1.114	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh/Vereinigtes Königreich	- 158	100,00
ARRIVA autobusy a.s., Chrudim/Tschechien	56.591	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	4.011	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o., Toruń/Polen	- 21.594	99,80
Arriva City s.r.o., Prag/Tschechien	17.328	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	16.509	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	20.172	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	26.446	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	1.770	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol/Spanien	19.382	100,00
Arriva Holding ApS, Kastrup/Dänemark	58	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek/Kroatien	35.907	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest/Ungarn	99.993	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	7.900	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	4.687	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	1.132.452	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	1.634	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand/Italien	685	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	259.575	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	5.020	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	11.749	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok/Slowakei	13.022	60,42
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	43	100,00
Arriva LITAS d.o.o. Požarevac, Požarevac/Serbien	6.298	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Vereinigtes Königreich	- 24.706	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Vereinigtes Königreich	95.359	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid/Spanien	35.296	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	55.431	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion/Spanien	148	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	7.660	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	17.207	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	3.519	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Bratislava/Slowakei	6.277	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	109.755	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra/Slowakei	25	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	7.124	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	3.105	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	10.492	100,00
ARRIVA Nové Zámky, a.s., Nové Zámky/Slowakei	11.062	60,36
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	344.612	100,00
Arriva plc, Sunderland/Vereinigtes Königreich	989.478	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	3.150	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	3.841	100,00
Arriva Rail East Midlands Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	32.285	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	- 69.862	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń/Polen	12.999	100,00
Arriva Ryvang ApS, Kastrup/Dänemark	2.334	100,00
Arriva Scotland West Limited, Glasgow/Vereinigtes Königreich	1.841	100,00
Arriva Service A/S, Kastrup/Dänemark	273	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/Slowakei	11.489	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/Tschechien	2.967	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/Slowakei	30.703	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/Spanien	59.888	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/Spanien	154	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/Tschechien	38.690	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	1.254	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	10.776	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	3.125	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	4.814	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	128.920	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/Rumänien	4.505	100,00
Arriva Trains Wales/Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	8.338	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/Tschechien	152.710	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	- 772	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/Slowakei	15.529	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Udine S.P.A., Udine/Italien	81.281	60,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	483.046	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	84.032	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	2.163	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	1.445	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich	282.037	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Veneto S.r.l., Venedig / Italien ⁹⁾	110	50,00
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid / Spanien	337	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag / Tschechien	13.847	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	27.436	100,00
Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj / Slowenien	63.823	100,00
ArrivaBus Kft., Székesfehérvár / Ungarn	59.454	99,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac / Kroatien	794	68,06
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia / Spanien	3.667	100,00
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	3.494	100,00
Autotrans d.d., Cres / Kroatien	16.358	73,18
Autotrans Lika d.d., Otočac / Kroatien	298	58,14
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo / Italien	10	93,67
Bus Nort Balear s.l., Alcudia / Spanien	283	100,00
BUS Service Järműjavító es Szolgáltató Kft., Budapest / Ungarn	10.041	99,00
Busdan 32.1 A / S, Kastrup / Dänemark	5.258	100,00
BUSDAN 35 ApS, Kastrup / Dänemark	13.313	100,00
BUSDAN 37 ApS, Kastrup / Dänemark	26.366	100,00
BUSDAN 38 ApS, Kastrup / Dänemark	6.018	100,00
BUSDAN 39 ApS, Kastrup / Dänemark	2.620	100,00
BUSDAN 40 ApS, Kastrup / Dänemark	6.424	100,00
BUSDAN 42 ApS, Kastrup / Dänemark	2.053	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	1.049	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno / Tschechien	9.765	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 1.645	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid / Spanien	59.150	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol / Spanien	280	80,14
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 47.010	100,00
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Great North Western Railway Company Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Green Line Travel Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	9	100,00
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice / Slowenien	3.343	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno / Tschechien	2.528	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	23.996	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	91.223	100,00
MTL Services Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	130.791	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen / Niederlande	421	100,00
Panturist dioničko društvo za prijevoz putnika i turizam d.d., Osijek / Kroatien	- 905	99,88
Premier Buses Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	2.255	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava / Slowakei	685	60,50
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	1	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	1.349	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	33.867	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	1.065	100,00
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes / Portugal	1.102	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia / Italien	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia / Italien	100	93,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao / Portugal	- 4	66,67
UCPLUS A / S, Kastrup / Dänemark	1.236	100,00
White Rose Bus Company Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	47.993	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	3.600	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester / Vereinigtes Königreich	0	100,00
AT EQUITY		
Aquabus BV, Heerenveen / Niederlande ^{2),4)}	7.917	50,00
Autopromet d.d. Slunj, Slunj / Kroatien ^{2),4)}	1.009	20,37
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo / Italien ^{2),4)}	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo / Italien ^{2),4)}	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol / Spanien ^{2),10)}	3	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol / Spanien ^{2),3)}	177	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin / Italien ^{2),4)}	115	30,01
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid / Spanien ^{2),4)}	16.159	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco / Italien ^{2),4)}	10	58,73
NRES Limited, London / Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	80	20,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand / Italien ^{6),7)}	9.861	50,00
Rail Settlement Plan Limited, London / Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	177	20,00
Rail Staff Travel Limited, London / Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	- 2.411	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO) / Italien ^{2),4)}	56	33,33
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Pordenone / Italien ^{2),4)}	883	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia / Italien ^{2),4)}	132	24,98
Train Information Services Limited, London / Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	- 12	20,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste / Italien ⁷⁾	60.361	39,94
Viajeros del Eo, Ferrol / Spanien ^{2),3)}	2	50,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham / Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	0	42,47
WSMR (Holdings) Limited, London / Vereinigtes Königreich ^{2),4)}	23	50,00
DB SCHENKER		
VOLLKONSOLIDIERT		
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France / Frankreich	1.899	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama / Bahrain ⁹⁾	2.022	49,00
Anterist + Schneider Zeebrugge BVBA, Zeebrugge / Belgien	1.606	100,00
AO Schenker, Moskau / Russland	3.843	100,00
AS Schenker, Tallinn / Estland	8.426	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel / Frankreich	678	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	1.383	100,00
B & G Leasing LLC dba Pro-Lease Trucking, Carnesville / USA	0	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg / Südafrika	78	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien / Österreich	71	100,00
Bitergo GmbH, Dortmund	4.819	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg / Luxemburg	3.334	100,00
Davis Transfer Logistics, Inc., Carnesville / USA	9	100,00
Davis Transfer, Inc., Carnesville / USA	49.395	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex / Frankreich	296.921	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh / Kambodscha	2.988	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk / Belarus (Weißrussland)	150	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest / Rumänien	6.822	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City / Philippinen	9.334	99,94

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park/Südafrika ⁹⁾	3.615	47,00
DP Schenker, Kiev/Ukraine	- 1.920	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	1.191	100,00
Fastighets Aktiefbolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	603	100,00
Fullerö 67:2 Uppsala Aktiefbolag, Göteborg/Schweden	6.326	100,00
International Freight Services, Inc., Van Buren/USA	322	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chişinău/Moldawien	172	96,75
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake/USA	- 773	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping/Schweden	7.538	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	1.516	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	2.817	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	6.199	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg/Schweden	11.155	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	2.246	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	11.721	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	4.286	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	7.126	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	4.563	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	15.367	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	19	100,00
KB Frysens 1 Visby, Visby/Schweden	1.132	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	93	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	3.032	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge/Schweden	3.102	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	3.867	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	5.137	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	5.946	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	3.832	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	937	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	3.379	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	2.290	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	3.326	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	2.672	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	1.655	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	7.798	100,00
KB Tvetä-Valsta 4:5 Södertälje, Stockholm/Schweden	1.282	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	5.684	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	4.047	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoken Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	983	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	1.883	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu/Finnland	1.386	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	658	100,00
Kiitoterminaali Oy, Oulu/Finnland	618	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	1.042	100,00
Lauri Vähälä Oy, Oulu/Finnland	5.705	100,00
Les Triporteurs Francais SAS, Rennes/Frankreich	1.019	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	2.288	100,00
PT. Schenker Logistics Indonesia, Jakarta/Indonesien	22.995	100,00
Redhead Freight Limited, Hounslow/Vereinigtes Königreich	6.642	100,00
Redhead Holdings Limited, Hounslow/Vereinigtes Königreich	- 394	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia/Finnland	736	100,00
SCHENKER & CO AG, Wien/Österreich	164.764	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	593.881	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	87.608	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	78.121	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate ⁹⁾	59.866	49,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane/Laos	65	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	5.501	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand ⁹⁾	12.124	49,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand ⁹⁾	58.878	49,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	3.015	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	21.151	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	187.978	100,00
Schenker AG & Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	176	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg/Schweden	17.210	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	1.748.157	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami/USA	477.072	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda/Angola	869	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	5.769	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	69.791	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	100.981	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking/China	151	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking/China	19.660	70,00
Schenker Business Services LLC, Moskau/Russland	5.617	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	10.111	100,00
Schenker China Ltd., Pudong/Shanghai/China	422.396	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	1.095	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	23.335	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	943	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	3.110	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci/Serbien	3.545	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	- 977	100,00
Schenker Dedicated Services Sweden AB, Göteborg/Schweden	13.208	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt/Philippinen	3.429	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	34.657	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	1.914	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	4.853	100,00
Schenker Eiendom Bergen AS, Oslo/Norwegen	4.344	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	36.729	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg/Schweden	7.288	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiefbolag, Göteborg/Schweden	1.374	100,00
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	1.695	100,00
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	1.710	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigne Cedex/Frankreich	209.524	100,00
Schenker Global Management & Services GmbH, Essen	- 20.727	100,00
Schenker Global Management & Services PTE. LTD., Singapur/Singapur	1.885	100,00
Schenker Global Management & Technology Center Americas Inc., Miami/USA	1.993	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	155	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	77.176	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	307.417	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	3.843	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexico City/Mexiko	62.617	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI)/Italien	126.095	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang/China ⁹⁾	21.533	50,00
Schenker Kazakhstan LLP, Almaty/Kasachstan	- 303	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Sultanat Oman	1.626	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Republik Korea	68.194	100,00
Schenker Limited, London/Vereinigtes Königreich	61.850	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Limited, Nairobi / Kenia	- 2.435	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka / Bangladesch ⁹⁾	8.098	40,00
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu / China	4.084	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing / China	2.303	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou / China	14.220	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing / China	41.504	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan / China	6.313	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur / Malaysia ⁹⁾	86.714	40,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai / China	17.815	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen / China	2.020	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou / China	17.273	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand ⁹⁾	- 4.369	49,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen / China	12.067	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg / Schweden	8.782	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt / Philippinen	334	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi / Vereinigte Arabische Emirate ⁹⁾	10.374	49,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam / Niederlande	106.142	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest / Rumänien	70.436	99,53
Schenker Logistics S.A., Barcelona / Spanien	127.323	100,00
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	4.583	51,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha / Katar ⁹⁾	1.697	49,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Contern / Luxemburg	6.965	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City / Philippinen	6.871	99,94
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca / Marokko	1.023	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	74.145	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon / Myanmar	3.267	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek / Namibia	310	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg / Niederlande	24.988	100,00
Schenker Nemzetközi Szállítmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós / Ungarn	21.939	100,00
Schenker NV, Antwerpen / Belgien	49.136	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha / Katar ⁹⁾	835	49,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto / Kanada	113.694	100,00
Schenker OY, Helsinki / Finnland	91.197	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt / Panama	1.460	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima / Peru	1.311	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic / Philippinen	1.153	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt / Philippinen	18.175	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg / Schweden	61.022	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	45.410	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt / Guatemala	- 2.463	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava / Slowakei	6.971	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad / Saudi-Arabien	7.163	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich / Schweiz	102.069	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing / China	7.492	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur / Singapur	356.256	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando / Südafrika	12.872	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau / Polen	77.334	99,69
SCHENKER spol. s r.o., Prag / Tschechien	48.746	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	6.051	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau / Polen	1.595	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures / Portugal	15.317	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg / Schweden	1.995	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg / Niederlande	5.598	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt / Vietnam	67.872	100,00
Schenker, Inc., New York / USA	567.477	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu / Türkei	17.965	55,00
Schenker-ocean Ltd, Wanchai / Hongkong	922	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio / Japan	62.404	60,00
SIA Schenker, Riga / Lettland	6.356	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn / Estland	577	100,00
Skyraider Risk Retention Group, Inc., Charleston / USA	104	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	5.774	100,00
The Great Ocean Line Pte. Ltd., Singapur / Singapur	70	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg / Schweden	107	100,00
Transworld Asig - Broker de Asigurare SRL, Bukarest / Rumänien	70	99,53
UAB »Schenker«, Vilnius / Litauen	1.995	100,00
USA Truck Fleetco LLC, Van Buren / USA	0	100,00
USA Truck Logistics LLC, Van Buren / USA	0	100,00
USA Truck, Inc., Van Buren / USA	239.096	100,00
USA Truck, LLC, Van Buren / USA	0	100,00
Vähälä Logistics Oy, Oulu / Finnland	10.753	100,00
AT EQUITY		
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana / Slowenien ^{2),4)}	12.591	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich / Schweiz ^{2),4)}	3.381	26,00
Bäckebols Akeri AB, Göteborg / Schweden ^{2),4)}	5.474	35,00
BTU - Bilspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna / Schweden ^{2),4)}	1.422	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2),4)}	54	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2),4)}	3.151	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen / Norwegen ^{2),4)}	2.055	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona) / Spanien ^{2),4)}	1.214	20,00
I.M. »Moldromkrtrans« S.R.L., Chişinău / Moldawien ^{2),4)}	614	33,17
Les Triporteurs Montpellierains SAS, Montpellier / Frankreich		20,00
Les Triporteurs Parisiens SAS, Paris / Frankreich		20,00
Les Triporteurs Rochelais SARL, La Rochelle / Frankreich		30,00
Les Triporteurs Tourangeaux SARL, Tours / Frankreich		20,00
Les Triporteurs Vannetais SAS, Vannes / Frankreich		25,00
Stream Finance GmbH, Berlin ^{2),7)}	156	22,30
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin / Spanien ^{2),4)}	1.159	20,00
Volla Eiendom AS, Oslo / Norwegen ^{2),4)}	1.492	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

⁷⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁹⁾ Die Konsolidierung erfolgt aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen, die dem DB-Konzern die Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten verschafft.

¹⁰⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 2022 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 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt des oben genannten Corporate Governance-Berichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Die sonstigen Informationen umfassen den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Finanzberichts »Lagebericht und Jahresabschluss 2022« – 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives 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 Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt 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 bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 7. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer

WEITERE INFORMATIONEN

ANLAGE ZUM LAGEBERICHT: ENTGELTBERICHT (UNGEPRÜFT)

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG) —→ 101
Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG) —→ 102

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) wird von dem Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) erfasst und muss daher einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit von Frauen und Männern (Entgeltbericht) verfassen, der dem Lagebericht als Anlage beigefügt und im Unternehmensregister veröffentlicht wird. Der Entgeltbericht ist kein Teil des Lageberichts.

Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) leistet die DB AG einen Beitrag zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene. Mit der Strategie Starke Schiene hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Der DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder Deutschlands und seit fünf Jahren unter den Top 20 der besten Arbeitgeber in Deutschland. Als Top-Arbeitgeber will der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeitende gewinnen und binden, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür ist ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Zudem möchte der DB-Konzern einen Beitrag dazu leisten, dass Mitarbeitende berufliche Herausforderungen besser mit Familien- und Freizeitinteressen vereinbaren können. Der DB-Konzern will daher eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie entsprechend der jeweiligen Lebensphase der Mitarbeitenden u. a. zur Förderung einer langfristigen Bindung ermöglichen. Gleichzeitig geht es darum, auch für potenzielle Mitarbeitende die Attraktivität auf diesem Gebiet zu erhöhen. Ziel ist es, Benachteiligungen auszuschließen sowie den beruflichen Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung von Mitarbeitenden mit familienbezogenen Verpflichtungen zu ermöglichen.

MITARBEITENDE NACH GESCHLECHT IN NATÜRLICHEN PERSONEN, IM JAHRESDURCHSCHNITT	Berichtszeitraum				
	2022	2021	2016 ¹⁾	Veränderung	
				absolut	%
Frauen (Vollzeit)	3.707	3.670	3.060	+ 610	+ 19,9
Männer (Vollzeit)	4.482	4.514	3.728	+ 786	+ 21,1
Vollzeitbeschäftigte	8.190	8.183	6.788	+ 1.395	+ 20,6
Frauen (Teilzeit)	996	954	828	+ 126	+ 15,2
Männer (Teilzeit)	198	187	139	+ 48	+ 34,5
Teilzeitbeschäftigte	1.194	1.141	967	+ 174	+ 18,0
Frauen (insgesamt)	4.704	4.623	3.888	+ 735	+ 18,9
Männer (insgesamt)	4.680	4.701	3.867	+ 834	+ 21,6
Mitarbeitende	9.384	9.324	7.755	+ 1.569	+ 20,2

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich ggf. nicht auf.
¹⁾ Werte angepasst.

Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG)

Der DB-Konzern will die Zahl der Frauen in Führungspositionen deutlich erhöhen und hat ein 30%-Ziel für Frauen in Führungspositionen beschlossen. Per Dezember 2024 soll der Frauenanteil im Management von rund 20 % (per 31. Dezember 2020) auf 30 % steigen. Per Dezember 2021 hatte sich der Frauenanteil in Führungspositionen im DB-Konzern bereits auf 25,4% erhöht. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen soll zudem der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft erhöht werden. Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzubringen. Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Mit einer Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von Bewerberinnen sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur will der DB-Konzern Frauen zielgerichtet fördern.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie, Privatleben und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von zentraler Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der DB AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesentlicher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben zu erreichen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV wurden in den Jahren 2017 bis 2021 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen gewährt. So können tarifliche Mitarbeitende neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung 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 der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden 2018 Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung vereinbart.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde zudem 2017 mit der EVG und der GDL ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Der DB-Konzern bietet seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmenden sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub oder ein erhöhtes Entgelt wählen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 wurde das Wahlmodell Arbeitszeit um drei weitere Wahlmöglichkeiten erweitert (Arbeitszeitverkürzung um zwei Wochenstunden, zwölf Tage zusätzlicher Erholungsurlaub sowie sechs Tage zusätzlicher Erholungsurlaub in Kombination mit Arbeitszeitverkürzung um eine Wochenstunde).

Überdies ermöglichen flexible Arbeitsmodelle wie Job-sharing eine lebensphasenorientierte Gestaltung insbesondere in Führungsverantwortung.

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.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit den Stiftungen Bahn-Sozialwerk und Eisenbahn-Waisenhort (EWH, zusammen: Stiftungsfamilie BSW&EWH) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH haben Gesellschaften des DB-Konzerns bedarfs- und standortbezogen für die Kinder von Mitarbeitenden Betreuungsplätze organisiert. In Frankfurt am Main stellt die DB-eigene Kita Bahnbinä rund 90 Kinderbetreuungsplätze zur Verfügung. Insgesamt werden derzeit an acht Standorten rund 300 Betreuungsplätze für Kinder von Mitarbeitenden angeboten. Darüber hinaus hilft der Familiendienstleister awo lifebalance GmbH, der Kooperationspartner

der Stiftungsfamilie BSW&EWH, z. B. bei der Suche nach Plätzen in Kindertageseinrichtungen, der Vermittlung von Betreuungspersonen (wie Tagesmüttern oder -vätern, Au-pairs), der Recherche nach Kinderferienbetreuung, der schnellen Vermittlung einer Notfallbetreuung oder der Suche nach einem Nachhilfeangebot. In den Sommerferien wird für Kinder von DB-Mitarbeitenden im Alter von sechs bis zwölf Jahren die DB-eigene Ferienbetreuung »DB RasselBAHNde« an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin, Nürnberg und München angeboten. Auch bei der Vereinbarkeit von Beruf und der Pflege von pflegebedürftigen Angehörigen leistet der DB-Konzern Unterstützung. Zusammen mit »compass private pflegeberatung« und der BAHN-BKK bietet die Stiftungsfamilie BSW&EWH umfangreiche und professionelle Unterstützungsleistungen rund um das Thema Pflege.

Ein weiterer Baustein bei der Verwirklichung des Anspruchs, Beruf, Familie und Privatleben noch besser vereinbaren zu können, ist die konsequente Umsetzung weiterer Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde im DB-Konzern 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.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt. Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein und das Ziel »30 % Frauen in Führung« zu erreichen, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket inkl. einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt. So wird zukünftig für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf der Shortlist platziert. Den Anteil an weiblichen Bewerbungen erhöht der DB-Konzern über Ausschreibungen in Voll- und Teilzeit sowie durch die explizite Ansprache von Kandidatinnen in allen Zielgruppen. Es werden z. B. individuelle Recruiting Days für Kandidatinnen durchgeführt und exklusive

Events, Netzwerkmöglichkeiten sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten. Darüber hinaus ist jede Führungskraft ab der Ebene der leitenden Angestellten dazu verpflichtet, einen eigenen Leistungsbeitrag festzulegen, der auf das Ziel »30 % Frauen in Führung« einzahlt. Das Talentmanagement des DB-Konzerns wurde 2021 neu ausgerichtet. Zentrale Elemente sind ein einfacherer Zugang für Mitarbeitende und Führungskräfte sowie attraktivere Angebote zur Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege auf der Basis von Eigeninitiative und Individualität. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit einer individuellen Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, sie für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG)

Das für die DB AG geltende Tarifwerk stellt die Entgeltgleichheit für Männer und Frauen sicher, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Einhaltung und Förderung von Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern erforderlich sind. Betriebliche Prüfverfahren nach den §§17ff. EntgTranspG sind bisher keine durchgeführt worden. Auskunftsverlangen nach den §§10ff. EntgTranspG sind bis Ende 2021 nicht gestellt worden.

Frauen und Männer in Führungspositionen verdienen im DB-Konzern gleich. Das ist das Ergebnis einer internen Prüfung des DB-Konzerns. Der DB-Konzern überprüft seit 2017 jedes Jahr für seine Führungskräfte, ob es Geschlechterunterschiede bei der Vergütung gibt.

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 Cargo 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.
- **Mobilitätsservice-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, Twitter und LinkedIn.



NACHHALTIGE PRODUKTION



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



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



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



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

IMPRESSUM

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

BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG/Andreas Labes  1 DB AG/Pablo Castagnola
 3 DB AG/Pablo Castagnola  4 Bundesministerium der Finanzen/Photothek

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

TITELBILD

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Im Filstal ist in 85 m Höhe eine zweiteilige Betonbrücke für die Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm entstanden. Sie ist damit die dritthöchste Eisenbahnbrücke Deutschlands und ein ingenieurtechnisch und gleichzeitig visuell herausragendes Bauwerk.

