Deutsche Bahn
Integrierter Bericht 2022

ÜBER DIESEN BERICHT

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Elemente hinzugefügt:

Wir verweisen auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Berichts: xxx.

Mit unserer Umweltmarke »Das ist grün.« machen wir unsere Grüne Transformation nach außen wie innen sichtbar – u. a. auf unserer Internetseite nachhaltigkeit.deutschebahn.com.

Dieser Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt. Das Symbol zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Inhalte platziert sind.

In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) empfohlene Inhalte. Das Symbol zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Inhalte platziert sind.

Das Download-Symbol signalisiert, dass der entsprechende Inhalt online als Excel-Datei heruntergeladen werden kann.

Weitere Informationen finden Sie online über unsere Linkliste unter db.de/links-ib22 oder direkt unter der angegebenen Internetseite.

Textpassagen, die nicht in den Bereich der gesetzlichen Abschlussprüfung des Lageberichts mit hinreichender Sicherheit fallen, sind durch die Abschnittsüberschrift »Weitere Angaben« sowie eine graue Hinterlegung gekennzeichnet und sind durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit begrenzter Sicherheit geprüft worden.

Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen eine Online-Version sowie eine PDF-Fassung dieses Integrierten Berichts zur Verfügung: db.de/ib.

Geschlechtergerechte Sprache

Bei natürlichen Personen werden geschlechterneutrale Wörter oder der Genderdoppelpunkt verwendet. Bei juristischen Personen, Funktionen oder Gremien wird das generische Maskulinum verwendet.

ONLINE-ERGÄNZUNGEN

Kennzahlen interaktiv

Unseren interaktiven Kennzahlenvergleich finden Sie unter db.de/kennzahlen.

INHALTSVERZEICHNIS

1 WEICHEN STELLEN FÜR DEN WANDEL

21 AN UNSERE STAKEHOLDER
22 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
25 Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
26 Bericht des Aufsichtsrats
30 Offener Stakeholderdialog
32 Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung

35 KONZERN-LAGEBERICHT
36 Überblick
37 DB-Konzern
42 Grundlagen
51 Starke Schiene
58 Produktqualität und Digitalisierung
69 Grüne Transformation
81 Mitarbeitende
95 Geschäftsverlauf
112 Entwicklung der Geschäftsfelder
172 Chancen- und Risikobericht
182 Governance
203 Nachtragsbericht
204 Prognosebericht

209 KONZERN-ABSCHLUSS
210 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
211 Konzern-Bilanz
212 Konzern-Kapitalflussrechnung
213 Konzern-Eigenkapitalspiegel
214 Konzern-Anhang

277 WEITERE INFORMATIONEN
278 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
280 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über Nachhaltigkeitsinformationen
282 Global Reporting Initiative (GRI) Index
286 UN Global Compact Index
286 Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index
287 Glossar
291 Abkürzungsverzeichnis
292 Kontaktinformationen/Finanzkalender

UMSCHLAG
U2 Über diesen Bericht
U4 Auf einen Blick
U5 10-Jahres-Übersicht

AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven Kennzahlenvergleich

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €					
Umsatz	56.296	47.075	+ 9.221	+ 19,6	44.430
Ergebnis vor Ertragsteuern	932	– 788	+ 1.720	–	681
Jahresergebnis	– 227	– 911	+ 684	– 75,1	680
EBITDA bereinigt	5.210	2.287	+ 2.923	+ 128	5.436
EBIT bereinigt	1.253	– 1.552	+ 2.805	–	1.837
Eigenkapital per 31.12.	14.679	10.621	+ 4.058	+ 38,2	14.927
Netto-Finanzschulden per 31.12.	28.827	29.107	– 280	– 1,0	24.175
Bilanzsumme per 31.12.	76.303	71.843	+ 4.460	+ 6,2	65.828
Capital Employed per 31.12.	45.289	43.020	+ 2.269	+ 5,3	42.999
Return on Capital Employed (ROCE) in %	2,8	– 3,6	+ 6,4	–	4,3
Tilgungsdeckung in %	13,1	4,3	+ 8,8	–	15,3
Brutto-Investitionen	15.353	15.387	– 34	– 0,2	13.093
Netto-Investitionen	6.750	6.342	+ 408	+ 6,4	5.646
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	5.644	3.900	+ 1.744	+ 44,7	3.278
LEISTUNGSKENNZAHLEN					
Reisende in Mio.	3.751	2.931	+ 820	+ 28,0	4.874
SCHIENENPERSONENVERKEHR					
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	91,0	93,8	– 2,8	–	93,9
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	65,2	75,2	– 10,0	–	75,9
Reisende in Mio.	1.980	1.413	+ 567	+ 40,1	2.603
davon in Deutschland	1.737	1.203	+ 534	+ 44,4	2.123
davon DB Fernverkehr	132,0	81,9	+ 50,1	+ 61,2	150,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	82.642	50.831	+ 31.811	+ 62,6	98.402
Betriebsleistung in Mio. Trkm	692,6	680,3	+ 12,3	+ 1,8	767,3
SCHIENENGÜTERVERKEHR					
Beförderte Güter in Mio. t	222,3	226,5	– 4,2	– 1,9	232,0
davon deutsche Gesellschaften	186,4	187,7	– 1,3	– 0,7	187,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm	84.468	84.850	– 382	– 0,5	85.005
davon deutsche Gesellschaften	59.607	60.324	– 717	– 1,2	60.702
SCHIENENINFRASTRUKTUR					
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	89,7	92,9	– 3,2	–	93,1
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	90,9	93,7	– 2,8	–	93,7
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.133	1.109	+ 24	+ 2,2	1.090
davon konzernexterne Bahnen	419,8	414,3	+ 5,5	+ 1,3	368,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,1	37,4	– 0,3	–	33,8
Stationshalte in Mio.	159,8	158,8	+ 1,0	+ 0,6	156,4
davon konzernexterne Bahnen	45,1	46,1	– 1,0	– 2,2	40,2
BUSVERKEHR					
Reisende in Mio.	1.771	1.518	+ 253	+ 16,7	2.271
Verkehrsleistung [2] in Mio. Pkm	5.062	4.523	+ 539	+ 11,9	6.462
Betriebsleistung in Mio. Buskm	1.388	1.432	– 44	– 3,1	1.554
SPEDITION UND LOGISTIK					
Sendungen im Landverkehr in Mio.	102,8	110,7	– 7,9	– 7,1	107,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	1.326	1.438	– 112	– 7,8	1.186
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	1.909	2.003	– 94	– 4,7	2.294
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m²	8,6	8,4	+ 0,2	+ 2,4	8,4
WEITERE KENNZAHLEN					
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. in Mrd. €	94,1	93,6	+ 0,5	+ 0,5	87,9
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.469	33.401	+ 68	+ 0,2	33.423
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.699	5.693	+ 6	+ 0,1	5.679
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	–	–	Aa1/AA
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	324.136	323.716	+ 420	+ 0,1	323.944
Frauenanteil per 31.12. in %	25,0	24,4	+ 0,6	–	24,3
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	–	–	–	–
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 [3] in %	– 42,1	– 36,1	– 6,0	–	– 34,8
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix [4] in %	65,2	62,4	+ 2,8	–	60,1
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.202	2.110	+ 92	+ 4,4	1.844

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.
[2] Ohne DB Arriva.
[3] Seit 2021 ohne DB Arriva.
[4] In Deutschland.

WEICHEN STELLEN

FÜR DEN WANDEL

NACH CORONA IST DIE SCHIENE ZURÜCK AUF WACHSTUMSKURS

Die Trendwende verlief von nahezu leeren Zügen während der Hochphase der Corona-Pandemie hin zu neuen Nachfragerekorden insbesondere im Personenfernverkehr.

Die schnelle Rückkehr der Kund:innen zeigt: Es war richtig, auch in schwierigen Zeiten Kurs zu halten und uns mit neuen Zügen, besseren Angeboten und mehr Personal für weiteres Wachstum aufzustellen. Um dem Nachfrageboom gerecht zu werden, haben wir schon viel bewegt. Zentraler Baustein sind unsere Investitionen in die ICE-Flotte: Bis Ende 2026 wird sich die Fernverkehrsflotte auf über 430 ICE-Züge vergrößern. Ende 2022 gingen die ersten vier ICE-3neo-Züge wie geplant in den Betrieb. Bis Ende 2029 werden wir insgesamt 73 ICE 3neo in Betrieb genommen haben. Zudem sind 2022 22 weitere ICE-4-Züge zugegangen. Damit ist der ICE 4 jetzt die größte ICE-Baureihe im Fernverkehr.

+61 %

Zahl der Reisenden bei DB Fernverkehr
im Vergleich zu 2021

DAS NEUE DEUTSCHLAND-TICKET MACHT MOBILITÄT EINFACH

Das Deutschland-Ticket vereinfacht für den Regionalverkehr die Nahverkehrstarife, da es Reisen mit nur einem Ticket durch ganz Deutschland über Landes- und Tarifgrenzen hinweg ermöglicht. Es ist somit ein starkes Argument, auf die klimafreundliche Schiene umzusteigen. Das Deutschland-Ticket folgt auf das 9-Euro-Ticket aus den Sommermonaten 2022. Das 9-Euro-Ticket wurde auf Initiative der Bundesregierung zur Entlastung der Bürger:innen aufgrund stark gestiegener Kosten für Strom, Lebensmittel, Heizung und Mobilität eingeführt. Wegen des großen Erfolgs des 9-Euro-Tickets wird das Deutschland-Ticket als dauerhaftes Zeitkartenangebot in Kooperation von Bund und Ländern eingeführt werden.

49 € pro Monat kostet das neue Deutschland-Ticket für den gesamten Nahverkehr in Deutschland

52 Millionen verkaufte 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022

Das 9-Euro-Ticket war nicht nur sehr erfolgreich, sondern hat auch einen Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Rund 1,8 Mio. t CO_2 sind während der dreimonatigen Laufzeit eingespart worden.

Das hochbelastete Netz umfasst derzeit rund 3.500 Streckenkilometer und wird bis 2030 auf über 9.000 Streckenkilometer anwachsen. Eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Infrastrukturqualität sind die Generalsanierung von hochbelasteten Korridoren und die Bewirtschaftung der Infrastruktur aus einem Guss.

DAS HOCHLEISTUNGSNETZ WIRD DIE BASIS FÜR EINE LEISTUNGSFÄHIGE INFRASTRUKTUR

Der Ansatz für die großflächige Modernisierung des Netzes unterscheidet sich gegenüber der bisherigen Praxis in drei Punkten: Die Baumaßnahmen werden gebündelt und konsequent auf eine Erhöhung der Kapazität ausgerichtet. Es wird modernisiert statt lediglich 1:1-Ersatz verbaut. Ziel dabei ist auch die Minimierung der Belastungen für die Kund:innen durch die Baumaßnahmen.

Kernelemente der Generalsanierung

1. Bündelung

Baumaßnahmen werden gebündelt und auf eine Erhöhung der Kapazitätausgerichtet.

2. Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Es wird umfassend modernisiert statt lediglich 1:1-Ersatz verbaut.

3. Kundenfreundliches Bauen

Der Bauvorgang selbst erfolgt kundenzentriert (z. B. durch die vorherige Modernisierung von Umleiterstrecken).

Hochbelastetes Netz wächst auf über 9.000 km

2022	2030
Streckenkilometer: ~3.500	Streckenkilometer: >9.000
Zugkilometer: 235 Mio.	Zugkilometer: 700 Mio.

EIN SYSTEMATISCHER NETZAUSBAU SCHAFFT ATTRAKTIVERE UND SCHNELLERE VERBINDUNGEN

Neubaustrecke Wendlingen – Ulm

Die neue Infrastruktur schafft die Basis für einen attraktiveren Bahnverkehr: Im Fernverkehr verkürzt sich die Reisezeit zwischen Stuttgart und Ulm um rund eine Viertelstunde. Gleichzeitig wächst das tägliche Angebot zwischen Stuttgart und München um rund 20 auf 90 Fahrten. Im Regionalverkehr gibt es dank der Schnellfahrstrecke viele neue, attraktive Angebote: So wird mit dem neuen Bahnhof in Merklingen eine ganze Region für die Schiene erschlossen.

15 Minuten Fahrzeitverkürzung zwischen Stuttgart und Ulm

90 Fahrten täglich zwischen Stuttgart und München

60 km neue Schienenwege, die mit bis zu 250 km/h befahren werden können

Neue Infrastruktur und modernste Technik sorgen für mehr Kapazität, Zuverlässigkeit und Qualität, verkürzen die Reisezeiten im Fernverkehr und schaffen attraktivere Städteverbindungen im Süden und Südwesten. Mit der Neubaustrecke Wendlingen—Ulm ist ein erster Schritt für deutlich schnellere Verbindungen getan. Wenn Stuttgart 21 in Betrieb geht, kann die Neubaustrecke ihr Potenzial voll entfalten: Dann wird die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm im Fernverkehr auf rund eine halbe Stunde nahezu halbiert.

WIR BRINGEN MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE

Der Verkehrssektor ist in Deutschland einer der Hauptverantwortlichen für den Ausstoß von Treibhausgasen. Um die Umwelt zu schonen, ist daher eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene notwendig: Güter gehören auf die Schiene! Der Anteil der Schiene am Transport im Güterverkehr soll dabei in Deutschland künftig auf 25 % erhöht werden. Dies sorgt für eine Ersparnis von 30 Millionen Lkw-Fahrten. Durch eine Stärkung des Schienenverkehrs kann eine Reduzierung um über 10 Mio. t CO_2 pro Jahr erreicht werden.

Der Schienengüterverkehr ist die klimafreundlichste Transportmöglichkeit. Jede Tonne, die auf der Schiene transportiert wird, spart unserer Umwelt 80 bis 100 % CO_2. So bietet DB Cargo die Umstellung auf 100 % Ökostrom auf elektrifizierten Strecken an. Dabei werden 94 % der Leistung im Schienenverkehr in Deutschland von DB Cargo elektrisch gefahren. Wo der Einsatz von Diesel noch erforderlich ist, kann mit dem klimafreundlichen Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) anstatt mit fossilem Diesel gefahren werden. Dabei kann ein Güterzug bis zu 52 Lkw ersetzen. DB Cargo bietet komplette Logistikketten an, die intelligent und intermodal vernetzt sind. Als größter Dienstleister auf der Schiene ist DB Cargo konsequent auf die Digitalisierung und Automatisierung aller Prozesse und auf digitale technische Lösungen wie die Digitale Automatische Kupplung, die wesentlicher Bestandteil der Digitalisierung von Güterwagen ist, eingestellt.

Durchschnittliche Emissionen (CO_2e in g / tkm) einzelner Verkehrsmittel im Güterverkehr
in Deutschland 2021

Quelle: Umweltbundesamt, TREMOD 6.42 (12/2022)

Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich und so flächeneffizient wie die Schiene. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erreichung der Klimaschutzziele des Bundes und der EU, denn ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene ist die notwendige Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen.

VERKEHRS-WENDE FÜR MEHR KLIMASCHUTZ

65 **% Ökostrom im DB-Bahnstrommix** in Deutschland in 2022

Mit unserer Strategie Starke Schiene bekennen wir uns ausdrücklich zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung und definieren unseren konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Denn kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich wie die Schiene und kein Massenverkehrsmittel kann so schnell einen 100 %-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen. Bis 2038 stellen wir den DB-Bahnstrommix vollständig auf Ökostrom um. Mit der Starken Schiene haben wir die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt. Sie bildet ein Rahmenwerk, mit dem wir gleichermaßen sowohl die Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung schaffen als auch mit unserer Grünen Transformation die nachhaltige Ausrichtung sicherstellen. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schaffen wir die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal.

WIR WOLLEN BIS 2040 KLIMANEUTRAL SEIN

Bis 2040 werden wir als DB-Konzern klimaneutral sein. Um dieses Ziel zu erreichen, setzen wir auf mehrere Hebel: die Fortsetzung der Elektrifizierung von Strecken, den Ausbau des Ökostromanteils, den Einstieg in die Wärmewende sowie den Ausstieg aus dem Diesel. Dabei verfolgen wir einen technologieoffenen Ansatz und bauen die Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe aus. Wir setzen sowohl auf alternative Kraftstoffe wie den aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellten Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) als auch auf Batteriezüge und den Wasserstoffantrieb.

Schon heute werden über 90 % unserer Transporte im Schienenverkehr in Deutschland elektrisch durchgeführt. Bei unseren Dieselfahrzeugen setzen wir v. a. auf alternative Kraftstoffe wie den Biokraftstoff HVO (Hydrotreated Vegetable Oil). Mit HVO können Dieselfahrzeuge betrieben werden, ohne dass sie eine technische Umrüstung benötigen. Darüber hinaus arbeiten wir im Rahmen des Verbundförderprojekts H2goesRail mit Siemens an einem innovativen Wasserstoff-Gesamtsystem aus Tankstelle, Zug und Instandhaltungsinfrastruktur, um den Einsatz von Wasserstoff auf der Schiene voranzutreiben. Gemeinsam mit dem australischen Energiekonzern Fortescue Future Industries (FFI) arbeiten wir an einer neuen Antriebstechnologie, dem Ammoniak-Wasserstoffmotor. Dafür werden Dieselmotoren so modifiziert, dass sie mit grünem Ammoniak und grünem Wasserstoff – hergestellt mit erneuerbaren Energien – emissionsfrei betrieben werden können. Zudem testete DB Regio 2022 gemeinsam mit Alstom den ersten Batteriezug im Fahrgastbetrieb.

»Der Abschied vom Diesel ist bei der Deutschen Bahn beschlossene Sache. Wir setzen alles daran, die Bahn noch grüner zu machen. Insgesamt investieren wir bis 2027 rund 1,5 Milliarden Euro in den Ausbau neuer Antriebe und Kraftstoffe und kommen so der klimaneutralen Bahn Schritt für Schritt näher.«

Dr. Richard Lutz, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

DAS TEAM DB HAT EINE WICHTIGE AUFGABE

Der DB-Konzern hat in den letzten Jahren in Deutschland sehr viele neue Mitarbeitende eingestellt. Auch während der Corona-Pandemie, als viele andere Unternehmen Stellen abgebaut haben, haben wir massiv rekrutiert, um die klimafreundliche Schiene zu stärken. Das hat sich ausgezahlt. 2022 konnten wir knapp 28.000 Einstellungszusagen in Deutschland erteilen. Viele neue Lokführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, IT-Fachleute und Ingenieur:innen sorgen jetzt im Team DB mit dafür, unseren Betrieb robuster, zuverlässiger und digitaler zu machen. Um für unsere Mitarbeitenden ein attraktiver Arbeitgeber zu sein, entwickeln wir unsere Beschäftigungsbedingungen permanent weiter. Einen besonderen Stellenwert hat bei uns das Thema Diversity. Eine starke Vielfalt fördert unsere Innovationsfähigkeit, stärkt Personalgewinnung und -bindung und bringt mehr Nähe zu den Kund:innen – davon sind wir überzeugt. Besonders stolz sind wir daher, den European Woman Rail Award erhalten zu haben, als bester Arbeitgeber für Frauen im europäischen Schienensektor.

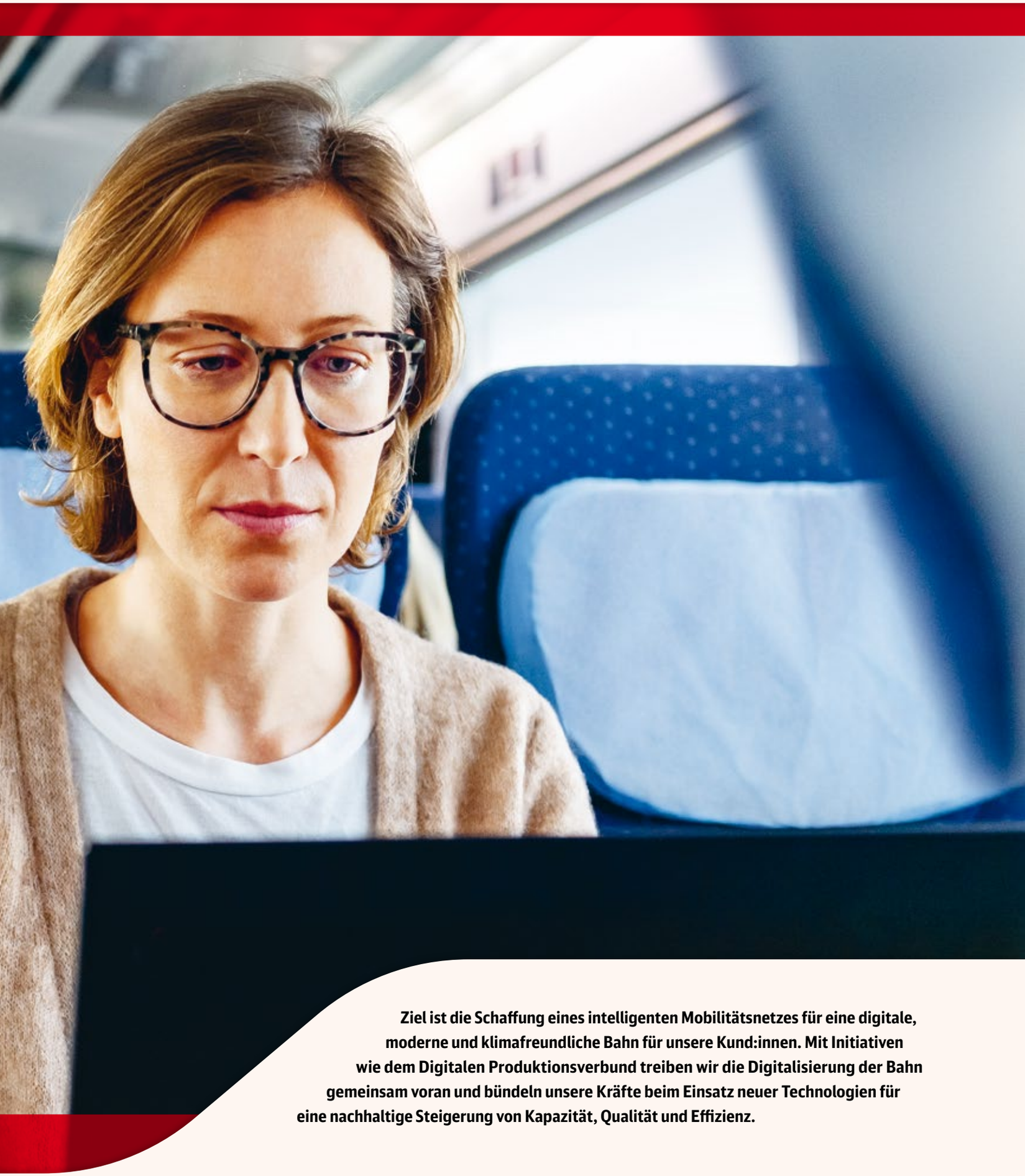
Knapp

28.000

Einstellungszusagen in 2022 in Deutschland:
Der DB-Konzern punktet als attraktiver Arbeitgeber auf einem umkämpften Arbeitsmarkt.

DIGITALISIERUNG STÄRKT DIE SCHIENE IM WETTBEWERB

Neue Technologien wie künstliche Intelligenz (KI) unterstützen bereits heute die Disponent:innen der S-Bahnen Stuttgart, Frankfurt am Main und München bei der frühzeitigen Erkennung und Lösung von Störungen und sorgen so für mehr Pünktlichkeit. In der Instandhaltung setzen wir KI u. a. zur visuellen Erkennung von Fahrzeugschäden und zur automatischen Materialerkennung ein und reduzieren so die Standzeiten der Fahrzeuge. Für ein modernes Reiseerlebnis und den digitalen Bahnbetrieb ist zudem eine leistungsfähige Konnektivität zentral. Hierfür wurden bereits wesentliche Erfolge erzielt. Dazu zählen z. B. Kooperationsvereinbarungen mit der Deutschen Telekom und Vodafone für eine lückenlose Mobilfunkversorgung sowie der Einsatz sog. mobilfunktransparenter Scheiben, bei denen durch das Lasern der wärmeisolierenden Metallschicht die Mobilfunksignale etwa 100-mal besser zu den Reisenden gelangen. D. h. konkret: Die Mobilfunkversorgung für Reisende wird in den nächsten drei Jahren deutlich verbessert.



Ziel ist die Schaffung eines intelligenten Mobilitätsnetzes für eine digitale, moderne und klimafreundliche Bahn für unsere Kund:innen. Mit Initiativen wie dem Digitalen Produktionsverbund treiben wir die Digitalisierung der Bahn gemeinsam voran und bündeln unsere Kräfte beim Einsatz neuer Technologien für eine nachhaltige Steigerung von Kapazität, Qualität und Effizienz.

FÜR EINE STARKE SCHIENE

Unsere Ziele:

1. **Verdoppelung der Reisendenzahl im Fernverkehr**
260 Millionen Reisende bei DB Fernverkehr (+100 % bezogen auf 2015).

2. **Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr**
+1 Milliarde Reisende im Nahverkehr (bezogen auf 2015), davon 0,7 Milliarden bei DB Regio Schiene und 0,3 Milliarden im Bereich New Mobility.

3. **Steigerung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr**
+70 % Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland (bezogen auf 2015).

4. **Erhöhung der Kapazität der Infrastruktur**
+>30 % Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf 2015) und Ausbau der Bahnhöfe zu Drehscheiben moderner Mobilität.

AN UNSERE STAKEHOLDER

22 → Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
25 → Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
26 → Bericht des Aufsichtsrats
30 → Offener Stakeholderdialog
32 → Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

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 Rezessionssorgen – 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 den DB-Konzern ein wirtschaftlich erfolgreiches Jahr.«

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 Personen- genauso 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.

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.

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

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.

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

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.

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

EVELYN PALLA
Regionalverkehr

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender

DR. LEVIN HOLLE
Finanzen&Logistik

DR. MICHAEL PETERSON
Personenfernverkehr

MARTIN SEILER
Personal&Recht

BERTHOLD HUBER
Infrastruktur

DR. SIGRID NIKUTTA
Güterverkehr

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN
Digitalisierung&Technik

Die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder finden Sie online.

WERNER GATZER
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats → 26
Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats → 27
Corporate Governance → 28
Jahresabschluss → 28
Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand → 28

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 GRI

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 ▷ 186 ff.). 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

GRI

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 Aufsichtsratstätigkeit jeweils mit Wirkung zum Ablauf des 31. Juli 2022 beendet. 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 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

OFFENER STAKEHOLDERDIALOG

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog

Wir setzen auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen relevanten Stakeholdern und diskutieren offen über Erwartungshaltungen und Positionen. Grundlage aller Dialogaktivitäten ist unsere Stakeholdercharta. Sie formuliert konzernweit gültige Prinzipien für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen dem Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) und seinen Stakeholdern.

Dialog mit Politik und Öffentlichkeit

Dem DB-Konzern kommt eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland und in Europa zu. Deshalb sind wir ein gefragter Dialogpartner in der öffentlichen Diskussion und suchen aktiv den Dialog mit der gesamten Branche. Wir beziehen eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene und wollen mit Daten und Fakten zur Willensbildung beitragen. Politische Entscheidungen können einen erheblichen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumsmöglichkeiten des Schienenverkehrs sowie die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns und der Branche haben, z. B. über die Höhe der staatlichen Finanzierung der Schiene oder regulatorische Vorgaben. Über wesentliche Entwicklungen des politischen Umfelds im Berichtszeitraum informieren wir im Kapitel Grundlagen 42 ff.

Unser Kernanliegen im politischen Dialog ist es, notwendige Voraussetzungen und Rahmenbedingungen aufzuzeigen, um eine Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene und damit auch die Ziele der Starken Schiene 56 f. zu erreichen. Die Arbeit in und mit Verbänden spielt dabei eine wichtige Rolle. In mehreren Verbänden ist der DB-Konzern als Mitglied verankert. Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog (in alphabetischer Reihenfolge):

- Allianz pro Schiene (ApS)
- Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE)
- Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER)
- Deutsches Verkehrsforum (DVF)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Über unsere Stakeholdercharta hinaus haben wir uns strenge interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als Konzerngrundsätze Ethik – Verhaltenskodex 185 ff. zusammengefasst sind. Darin ist u. a. festgelegt, dass Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter:innen, Politiker:innen sowie an Mandatsträger:innen und Kandidat:innen für politische Ämter grundsätzlich untersagt sind. Zum 1. Januar 2022 ist in Deutschland außerdem das Lobbyregistergesetz in Kraft getreten. Das Lobbyregister und entsprechende Regelungen auf Landes- und EU-Ebene ermöglichen es, Strukturen der Einflussnahme durch Interessenvertreter:innen auf den politischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozess transparent nachzuvollziehen.

Dialog zur Grünen Transformation

TCFD

Wir tauschen uns sowohl bilateral als auch im Rahmen von Gremien und Gesprächsformaten mit unseren Stakeholdern zur Grünen Transformation 69 ff. des DB-Konzerns aus. Wir veranstalten eigene Multi-Stakeholder-Formate, wie etwa das Forum Nachhaltigkeit (ehemals Umweltforum). Zudem führen wir eine strukturierte Umfeldbeobachtung und -analyse durch. Mittels dieser erfassen wir relevante Themen systematisch und prüfen sie auf ihre Bedeutung für die Grüne Transformation des DB-Konzerns. Auch beantworten wir von Stakeholdern eingehende Fragen aus dem Nachhaltigkeitsbereich.

FORUM NACHHALTIGKEIT

Das einmal im Jahr in Berlin stattfindende Forum Nachhaltigkeit des DB-Konzerns hat sich in den vergangenen Jahren als die zentrale Plattform für den Austausch über aktuelle Nachhaltigkeitsthemen fest etabliert. Das Forum Nachhaltigkeit 2022 fand am 6. Oktober für geladene Gäste in der St.-Elisabeth-Kirche in Berlin und virtuell statt. Mit Blick auf die aktuellen Krisensituationen und das Jubiläum des wegweisenden Club-of-Rome-Berichts stand es unter dem Motto »50 Jahre Grenzen des Wachstums – Wie erreichen wir nachhaltigen Wohlstand?«. Auf dem Podium waren Vertreter:innen des DB-Vorstands sowie hochrangige Vertreter:innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

SPITZENTREFFEN MIT UMWELTVERBÄNDEN

Am 6. April 2022 hat sich der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG (DB AG), Dr. Richard Lutz, mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Naturschutzring (DNR), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Greenpeace und Verkehrsclub Deutschland (VCD) getroffen. Dabei wurde über aktuelle Themen des DB-Konzerns, den Infrastrukturausbau, die Energiesituation sowie weitere Nachhaltigkeitsthemen diskutiert.

GRI Stakeholderdialog im Überblick

STAKEHOLDER	Themen 2022	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Reisende (privat und geschäftlich)	– Einführung 9-Euro-Ticket 36 / Deutschland-Ticket 47 – Impulse und Anreize nach den Reiseeinschränkungen – Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – Fahrplan-, Takt- und Angebotsverbesserungen – Beitrag zu Nachhaltigkeit – Weiterentwicklung und Digitalisierung Ticketangebote – Neue Serviceangebote / Produktverbesserung entlang der Reisekette – Weiterentwicklung Reisenden- und Baustelleninformation – Fahrzeugmodernisierung / Ideenzug City 122	– Kundenbeirat – Online-Dialog-Plattformen / Soziale Netzwerke – Kundendialog (telefonisch) / Kundenbefragungen – Virtuelle und / oder hybride Dialogformate und Produktkonferenzen – Digitale Roadshows / Produktpräsentationen – DB Smile Chatbot – Ideenwerkstätten »Züge der Zukunft«
Geschäftskunden (Güterverkehr)	– Strategische Ausrichtung (Starke Cargo) – Grüne Logistik – Initiative Weiterentwicklung Produktion – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – Digitalisierung / Digitale Automatische Kupplung – Innovative Güterwagen – m²-Güterwagen – Kampagne »Wir sind güter / Güter gehören auf die Schiene«	– Direkter Kundenaustausch (einschließlich Messen und Kongresse sowie digitale Formate) – Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen – Kundenworkshops – Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung – Monatlicher Zufriedenheitscheck – Soziale Netzwerke – Digitale Kundenplattform link2rail (E-Services für Kunden)
Politik / Regulierende	– Pandemiebewältigung – Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation – Infrastrukturentwicklung und -finanzierung – Digitalisierung – Deutschland-Takt – Intermodaler Wettbewerb – Finanzierung des öffentlichen Verkehrs – Ordnungspolitischer Rahmen – Gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Bahnhofsprogramm – Einführung 9-Euro-Ticket / Deutschland-Ticket	– Parlamentarische Abende – Verbandsaktivitäten – Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen – Beteiligung an Dialogformaten der Bundesregierung – Eigene Veranstaltungen (z. B. Wettbewerbssymposium)
Mitarbeitende	– Ukraine-Krieg, gestiegene Energiepreise, Inflation – Angespannte betriebliche Lage / Umsetzung 9-Euro-Ticket – Veränderung der Zusammenarbeit im Zuge der Corona-Krise – Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation – Steigerung Anteil Frauen in Führung	– Ausbausteine der Mitarbeitenden im Rahmen der Starken Schiene – Weltweite Mitarbeitendenbefragung – Konzernweiter Prozess zur Entwicklung von »Teamvereinbarungen zum neuen Normal« – Events und Netzwerke zum Thema Gesundheit, New Work und Diversity – Ehrenamtliches und freiwilliges soziales Engagement, z. B. »DB packt an« – Energiespar-Bonus für Mitarbeitende in Verbindung mit Energiespar-Challenge – Social Intranet, interne Wissensplattform und Newsletter für alle Mitarbeitenden
Investoren	– Auswirkungen Ukraine-Krieg / Inflation – Dividendenpolitik / Corona-Unterstützungsmaßnahmen – Verschuldung / Profitabilität – Wettbewerbssituation / Regulatorisches Umfeld – ESG-Performance	– Roadshows – E-Mail-Kontakte – Direkte Kontakte / One-on-ones – Investor-Relations-Internetauftritt
Lieferanten	– Qualität / Qualifizierung – Innovation / Digitalisierung – Kartellrecht – Ombudspersonen – Lieferantenmanagement – Vertrauensvolle Zusammenarbeit – Termintreue – Geschäftspartnerprüfungen – Nachhaltigkeit in der Lieferkette – Fachkräfteverknappung	– InnoTrans 2022 – Direkte Lieferantenentwicklungsgespräche – Innovationsworkshops – Diskussionsrunden und Fachvorträge – Branchennetzwerk Railsponsible – Wettbewerbliche Dialoge – Innovationspartnerschaften – Zumeist digitale dialogische Begleitung der Lieferantennachhaltigkeitsbewertungen – Physische und virtuelle Lieferantentage in den Produktbereichen – Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB)
Verbände / Fachöffentlichkeit	– Beitrag zu Nachhaltigkeit / Grüne Transformation – Infrastrukturentwicklung und -finanzierung – Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen – Innovationen in der Mobilität und Logistik – Einführung 9-Euro-Ticket / Deutschland-Ticket	– Forum Nachhaltigkeit 2022 – Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – Spitzengespräche und Fachaustausch – Mitgliedschaft in relevanten Gremien wie der Stiftung KlimaWirtschaft und econsense – Mitgliedschaft im Verwaltungsrat des Deutschen Instituts für Compliance – Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland – Stakeholder-Events und Produktpräsentationen – Aufbau digitaler Kommunikationskanäle (RegioSignale) – InnoTrans 2022
Medien	– Steigerung Arbeitgeberattraktivität / Personalgewinnung – Ausbau digitaler Services für Kund:innen – Investitionen in eine leistungsfähige Infrastruktur – Kapazitätsausbau und Ausbau Digitalisierung der Infrastruktur – Ausbau der Fahrzeugflotte – Nachhaltigkeit, Grüne Transformation – Lieferung von Hilfsgütern für die Ukraine, Unterstützung für Ukraine-Geflüchtete – 9-Euro-Ticket	– Presse-Internetauftritt – Presseinformationen – Presse- und Fototermine, auch digitale und hybride Formate – Hintergrundgespräche, teilweise auch digital – Interviews, teilweise auch digital – Soziale Netzwerke

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.

BEIRAT LEISERES MITTELRHEINTAL

Am 13. Juli 2022 hat ein weiteres Treffen des Beirats Leiseres Mittelrheintal stattgefunden. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) berichteten wir vor Ort über die Fortschritte bei der Umsetzung der dortigen Lärmschutzmaßnahmen. Weitere Tagesordnungspunkte der Beiratssitzung waren u. a. das gemeinsame Lärmschutzziel 2030 / 2050 77 der Bundesregierung und des DB-Konzerns, die erfolgreiche Umrüstung von Güterwagen auf Flüsterbremsen und die Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes. Der Beirat Leiseres Mittelrheintal setzt sich zusammen aus Bürgerinitiativen, Bundestagsabgeordneten der Region, Vertreter:innen des BMDV, der zuständigen Landesministerien aus Hessen und Rheinland-Pfalz sowie des DB-Konzerns. Er tagt jährlich in unterschiedlichen Orten im Mittelrheintal.

Dialog mit dem Kundenbeirat

Der DB Kundenbeirat gibt in Workshops, Umfragen und Diskussionen wichtige Impulse zu Verbesserungen von Produkten und Services. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkund:innen zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen mit DB-Vorstandsmitgliedern und DB-Manager:innen zusammen. Daneben berät und unterstützt es in zahlreichen Projekten mit Kund:innenrelevanz. Auch 2022 fand die Einbindung in Präsenzterminen und digitalen Formaten statt – der DB Kundenbeirat war in unterschiedliche Projekte von DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb und DB Netze Personenbahnhöfe eingebunden und brachte hier die direkte Perspektive der Kund:innen in die Diskussionen ein.

Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität

Seit 2019 begleitet der DB-Konzern die durch die DB Netz AG ins Leben gerufene Brancheninitiative »Runder Tisch Kapazität«. Vertreter:innen der Schienenverkehrsbranche und von Verbänden sowie Teilnehmende von Behörden beraten kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz. 2022 standen die Überarbeitung und Einführung des Kapazitätsplanungs- und Zuweisungsprozesses sowie die verbesserte Planung von Baumaßnahmen im Mittelpunkt.

GRI Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken

- Unser Bekenntnis zum United Nations Global Compact (UNGC) unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des UNGC. Darüber hinaus engagieren wir uns im UN Global Compact Netzwerk Deutschland (UNGCD), dem deutschen Multistakeholder-Forum zur Umsetzung und Förderung der UNGC-Prinzipien 286 sowie der Sustainable Development Goals (SDGs) 43.
- Wir sind Unterzeichner des Deutschen Nachhaltigkeitskodex, mit dem wir unsere Stakeholder transparent über unsere Nachhaltigkeitsleistung informieren.
- Wir sind Mitglied von econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft.
- Wir sind Mitglied in der Stiftung KlimaWirtschaft und unterstützen diese in ihrem Ziel, sektorübergreifende Lösungen für die Transformation der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität auf den Weg zu bringen.
- Wir sind Gründungsmitglied der Brancheninitiative Railsponsible. Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen.
- Wir engagieren uns im Rahmen der Korruptionsbekämpfung als Mitglied bei Transparency International.

GEMEINNÜTZIGES ENGAGEMENT DER DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

Die Deutsche Bahn Stiftung gGmbH wurde 2013 gegründet, um gemeinnütziges Engagement und das DB Museum unter einem Dach zu bündeln. Die Deutsche Bahn Stiftung will eine chancengerechte Gesellschaft mitgestalten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken. Sie verbindet Eisenbahngeschichte mit Weichenstellungen für die Zukunft. Deshalb betreibt sie das DB Museum, setzt sich für die Integration von Menschen am Rande der Gesellschaft ein und fördert ehrenamtliches Engagement.

Die Deutsche Bahn Stiftung verfolgt ausschließlich und unmittelbar ihre satzungsgemäßen gemeinnützigen Zwecke. Nicht gefördert werden Organisationen ohne Körperschaftsteuerfreistellung, Einzelpersonen, politische Parteien, religiöse Gemeinschaften, Organisationen, die bzw. deren Mitglieder nicht nach Recht und Gesetz handeln, mit terroristischen Aktivitäten in Verbindung gebracht werden können oder auf einer Sanktionsliste geführt werden.

DEUTSCHE BAHN STIFTUNG	2022	2021	2020
Gemeinnützige Projekte	24 [1]	33	26
Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Tsd. €	3.167 [1]	2.797	2.569

[1] Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung Spenden aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget geleistet.

SPENDEN / in Tsd. €	2022	2021	2020
Deutsche Bahn Stiftung	183 [1]	155	123

[1] Vorläufiger Wert.

Die Aufwendungen für das DB Museum betrugen 2022 6,6 Mio. € (im Vorjahr: 6,4 Mio. €).

Ukraine-Hilfe

Um die seit Beginn des Ukraine-Kriegs flüchtenden Menschen zu unterstützen und Hilfe zu leisten, hat die Deutsche Bahn Stiftung ein Paket an Hilfsmaßnahmen entwickelt. Hierzu hatte die Deutsche Bahn Stiftung zu Spenden aufgerufen und die eingegangenen Spenden i. H. v. rund 210.000 € verdoppelt. Die Maßnahmen umfassten sowohl Hilfsangebote für Menschen, die aus der Ukraine nach Deutschland geflüchtet sind, als auch internationale Nothilfe.

An den Bahnhöfen konnten die Bahnhofsmissionen mit einer zusätzlichen Förderung der Deutsche Bahn Stiftung Hilfsgüter bereitstellen, die zur Erstversorgung und zur Weiterreise benötigt wurden. Außerdem wurden an rund zehn stark frequentierten Standorten der Bahnhofsmission die Räumlichkeiten als geschützte Rückzugsorte für vulnerable Gruppen, wie Frauen mit kleinen Kindern oder minderjährige unbegleitete Geflüchtete, umgestaltet.

Auch der Einsatz von Video-Dolmetscher:innen in Bahnhofsmissionen zur Überwindung von Sprachbarrieren war hilfreich. Die Kosten übernahm die Deutsche Bahn Stiftung. Zudem wurde ein Begleitdienst zwischen Frankfurt/Oder und Berlin eingerichtet. Mitarbeitende der Bahnhofsmission und Ehrenamtliche des DB-Konzerns fuhren im Zug mit, um Geflüchtete zu beraten, damit sie nach ihrer Ankunft schnellstmöglich an die richtige Anlaufstelle und an ihr Ziel kamen.

Durch die jährliche Ausschreibung der Deutsche Bahn Stiftung, in diesem Jahr zum Thema »Bildungs- und psychosoziale Versorgungsangebote für aus der Ukraine geflüchtete Kinder und Jugendliche«, konnten zudem 17 gemeinnützige Projekte gefördert werden.

Im Rahmen ihrer internationalen humanitären Nothilfe hat die Deutsche Bahn Stiftung in Zusammenarbeit mit dem Bündnis Entwicklung Hilft für das Kreiskrankenhaus Ushgorod in der Ukraine dringend benötigte Medikamente, medizinische Instrumente und Materialien gespendet. Die Logistik und den Transport der Hilfsgüter übernahm DB Schenker.

Durch die Spendenverdoppelungsaktion konnten zwei weitere Projekte mit dem Bündnis Entwicklung Hilft umgesetzt werden. Gemeinsam mit German Doctors e. V., Libereco Partnership for Human Rights e. V. und Vostok SOS konnte ein Gebäude zu einem Pflegeheim mit 40 bis 60 Plätzen für pflegebedürftige Personen aus dem Kriegsgebiet umgebaut und ausgestattet werden. Mit den Partnern Kindernothilfe e. V. und Concordia Sozialprojekte steht die psychosoziale Versorgung von geflüchteten Frauen und Kindern in Rumänien im Mittelpunkt.

Bildung und Integration

Die Deutsche Bahn Stiftung macht sich gemeinsam mit der Stiftung Lesen für die Lese- und Sprachförderung stark. Ausdruck des gemeinsamen Engagements sind der bundesweite Vorlesetag und die jährliche Vorlesestudie. Seit 2022 wird die Vorlesestudie als Vorlesemonitor fortgeführt. Daten zu Themen wie Vorleseverhalten, Vorlesepersonen und -orten oder auch Lesen und Medien im häuslichen Umfeld werden so vergleichbar erhoben und fortgeschrieben.

Ergänzend zum digitalen Angebot einfach vorlesen! wurden 2022 zusammen mit der Stiftung Lesen Angebote im Bereich Leseförderung gemeinsam mit zehn Kitas erprobt. Dabei werden mehrsprachige Materialien und Bücher in dem Pilotvorhaben besonders berücksichtigt.

Im vierten Jahr stärkt die Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit der Open Knowledge Foundation Kinder und Jugendliche im Bereich digitale Kompetenzen in strukturschwachen Regionen. So entstanden 2022 7 weitere lokale Werkstätten (insgesamt 22), sog. Jugend-hackt-Labs, die mit einem regelmäßigen kostenlosen Angebot einen Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit leisten.

Einen Beitrag, um Bildungsrückstände infolge der Corona-Pandemie aufzuholen, leistet die Deutsche Bahn Stiftung 2022 gemeinsam mit Balu&Du, einem Mentoringprogramm für Grundschüler:innen, und Climb-Lernferien für benachteiligte Kinder.

Berufliche Integration

Im Projekt »Berufene Helden – Lernen durch Engagement für Chancen im Beruf« organisieren Schüler:innen selbst ein Projekt und eignen sich dadurch spezifische Ausbildungskompetenzen und -fähigkeiten an. Gemeinsam mit der Stiftung Lernen durch Engagement und der Entwicklung eines Online-Fortbildungsformats wird die bundesweite Verstetigung und Verbreitung des Projekts fortgesetzt.

Zusammen mit Teach First Deutschland und Rock Your Life! werden bildungsbenachteiligte Jugendliche unterstützt, um den Übergang in den Beruf zu schaffen. Mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung qualifiziert Teach First hierfür seine Fellows speziell zu diesem Thema. Rock Your Life! konnte einen weiteren Standort in einer strukturschwachen Region aufbauen. Durch die Begleitung von Fellows und Mentor:innen werden Schüler:innen insbesondere bei der Berufsorientierung und Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten unterstützt.

Das Ehrenamt stärken

2022 konnten sich zum siebten Mal DB-Mitarbeitende, die sich in ihrer Freizeit in gemeinnützigen Organisationen engagieren, bei der Deutsche Bahn Stiftung um Förderung bewerben. 224 Projekte konnten so gefördert und umgesetzt werden. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützte auch 2022 als einer von drei Hauptförderern den Deutschen Engagementpreis, den Dachpreis für bürgerschaftliches Engagement in Deutschland.

Hilfe für Menschen in Not

Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet eng mit dem Verein Bahnhofsmission Deutschland und den rund 100 Bahnhofsmissionen zusammen, um neben der kurzfristigen Zusammenarbeit in Krisensituationen längerfristige Projekte für hilfsbedürftige Menschen im Bahnhofsumfeld durchzuführen.

Das am Berliner Hauptbahnhof gemeinsam entwickelte Projekt »Mutmacher:innen am Bahnhof« wird als Qualifizierungsprogramm für Mitarbeitende der Bahnhofsmissionen bundesweit ausgerollt. Mittlerweile sind 27 Mutmacher:innen an 21 Bahnhöfen im Einsatz, um Menschen mit psychosozialen Problemlagen eine qualifizierte Beratung anzubieten.

Ein neues Projekt der Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit den Bahnhofsmissionen zur Förderung digitaler Teilhabe für Gäste der Bahnhofsmissionen soll dazu beitragen, den Zugang für bildungsbenachteiligte, sozial ausgegrenzte und armutsbetroffene Menschen zu einer immer digitaler werdenden Gesellschaft zu verbessern.

Seit 2014 unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs eine Ambulanz, in der Menschen ohne Krankenversicherung ganzjährig und kostenlos medizinische Hilfe erhalten.

Hilfe für Straßenkinder

Zusammen mit der bundesweit tätigen Off Road Kids Stiftung und mithilfe der Online-Plattform sofahopper.de können von Obdachlosigkeit bedrohte Jugendliche auf eine qualifizierte und überall in Deutschland erreichbare Anlauf- und Beratungsstelle zurückgreifen. Jugendliche können hier anonym mit Streetworker:innen über Probleme sprechen und Hilfe erhalten.

Förderung der psychischen Gesundheit

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für die Entstigmatisierung der Volkskrankheit Depression in der Gesellschaft ein und ermöglicht Hilfsangebote für Betroffene. Zusammen mit der Stiftung Deutsche Depressionshilfe unterstützt sie das in über 80 Städten und Regionen wirkende Deutsche Bündnis gegen Depression. Die jährliche Studie Deutschland-Barometer Depression von Stiftung Deutsche Depressionshilfe und Deutsche Bahn Stiftung untersuchte in 2022 das Schwerpunktthema »Behandlungswege bei Depression«.

In Kooperation mit der Stiftung Achtung!Kinderseele und dem Kinder- und Jugendwerk Die Arche in Hamburg lernen Arche-Mitarbeitende, psychische Belastungen und Erkrankungen bei Kindern zu erkennen und Hilfestellungen zu leisten. Ziel ist es, diese Fortbildungsreihe an allen Arche-Standorten anzubieten. Die Deutsche Bahn Stiftung fördert dieses Projekt, um die negativen Folgen der Corona-Pandemie für die psychische Gesundheit von Kindern und Jugendlichen abzumildern.

Die Präventions- und Früherkennungsinitiative »Meister von Morgen – seelisch gesund durch die Ausbildung« der Stiftung Achtung! Kinderseele wird von der Deutsche Bahn Stiftung beim bundesweiten Ausbau des Angebots unterstützt. Das Umfeld von Auszubildenden soll dadurch für psychische Erkrankungen sensibilisiert werden. Die Deutsche Bahn Stiftung hat 2022 die Ausstellung »Psychische Erkrankungen im Blick« als Wanderausstellung an Bahnhöfen adaptiert und an fünf Bahnhöfen gezeigt.

DB Museum

Die Deutsche Bahn Stiftung betreibt das DB Museum in Nürnberg mit seinen Standorten in Koblenz und Halle (Saale), die auch von ehrenamtlichen Mitarbeitenden unterstützt werden.

2022 war der Museumsbetrieb weniger coronabedingten Einschränkungen unterworfen. Nachdem Ende März 2022 alle pandemiebedingten Auflagen endeten, haben sich die Besuchszahlen erholt. In den Sommermonaten konnten ähnlich viele Gäste wie vor der Corona-Pandemie begrüßt werden; mit standortübergreifend über 170.000 Besuchenden war 2022 ein Zuwachs von rund 180 % im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Hierzu trug ein attraktives Veranstaltungsprogramm mit vielen Open-Air-Veranstaltungen bei. Zudem fanden erstmals seit 2019 wieder große Events statt, die jeweils mehrere Tausend Museumsgäste anlockten.

Wie auch im Vorjahr investierte das DB Museum zudem in langfristige Projekte. In Koblenz konnte eine große Abstellanlage für historische Schienenfahrzeuge eröffnet werden. Der betriebsfähige »Rheingold-TEE«-Zug wurde mit Fördermitteln restauriert, und am DB Museum in Nürnberg ist nicht nur ein Teil des Freigeländes überarbeitet, sondern auch eine neue Dauerausstellungseinheit für einen mit Fördergeldern erworbenen Prunkpokal konzipiert worden.

KONZERN-LAGEBERICHT

36 → Überblick
37 → DB-Konzern
42 → Grundlagen
51 → Starke Schiene
58 → Produktqualität und Digitalisierung
69 → Grüne Transformation
81 → Mitarbeitende
95 → Geschäftsverlauf
112 → Entwicklung der Geschäftsfelder
172 → Chancen- und Risikobericht
182 → Governance
203 → Nachtragsbericht
204 → Prognosebericht

ÜBERBLICK

Corona-Pandemie → 36
Wichtige Ereignisse → 36

Corona-Pandemie

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage waren im Personenverkehr v. a. im ersten Quartal 2022 noch spürbar. Seit April 2022 zeigt sich aber wieder eine deutliche Erholung. Der Hochlauf der Nachfrage 112 fiel 2022 in den einzelnen Marktsegmenten des deutschen Personenverkehrs allerdings sehr unterschiedlich aus. Während der Schienenpersonenfernverkehr im Laufe des Jahres das Vor-Corona-Niveau weitgehend wieder erreicht hat, blieb der Schienenpersonennahverkehr (mit Ausnahme des Sondereffekts durch das 9-Euro-Ticket) noch spürbar unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Die Nachfrage im Schienengüterverkehr wird bereits seit dem Vorjahr nicht mehr wesentlich durch Corona-Effekte beeinflusst. Das Vor-Corona-Niveau wurde 2022 unverändert annähernd wieder erreicht.

Im Bereich Spedition und Logistik profitierte DB Schenker 2022 von einer bis ins vierte Quartal reichenden außergewöhnlich starken Entwicklung von Preisen und Margen, die auch aus coronabedingten Einschränkungen in China resultierte.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hatte 2020 mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen. Der Bund setzte in diesem Zusammenhang seine Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 44f. 2022 fort:

- Die coronabedingte Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr wurde bis Ende 2022 auf reduziertem Niveau fortgesetzt.
- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege wurden trotz des Entfalls der Dividendenzahlung der DB AG auch 2022 in voller Höhe gezahlt.
- Nach Freigabe der Europäischen Kommission wurden weitere Kompensationen für coronabedingte Schäden ausgezahlt.
- Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wurde ebenfalls 2022 fortgesetzt. Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig.

Wichtige Ereignisse

BREITES MASSNAHMENPAKET FÜR UKRAINE

Der DB-Konzern schnürte ein breites Hilfspaket, um die vom Ukraine-Krieg betroffenen Menschen zu unterstützen. Ein DB-konzernweiter Krisenstab koordinierte die Aktivitäten. Dazu gehörten etwa ein Hilfsfonds für Geflüchtete und die Bereitstellung von Wohnraum. Das kostenlose DB-Ticket »helpukraine« erleichtert Flüchtlingen aus der Ukraine die Weiterreise in Deutschland.

Der DB-Konzern hat zudem ein Logistiknetzwerk auf Straße und Schiene aufgebaut, um Hilfsgüter per Lastwagen und Güterzug von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern.

9-EURO-TICKET

Von Anfang Juni bis Ende August 2022 gab es das 9-Euro-Ticket 47 in Deutschland. Den Erfolg dokumentieren rund 52 Millionen insgesamt verkaufte 9-Euro-Tickets und rund zehn Millionen Abonnent:innen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die das vergünstigte Ticket automatisch erhalten haben. Laut dem Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben 10 % der Käufer:innen des 9-Euro-Tickets auf mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten verzichtet. Dadurch konnten rund 1,8 Mio. t CO_2 eingespart werden. Dabei zeigte sich: Die Zufriedenheit der Nutzer:innen mit dem 9-Euro-Ticket war sehr hoch, 88 % der Nutzer:innen des 9-Euro-Tickets waren mit der letzten Fahrt zufrieden oder vollkommen zufrieden. Gleichzeitig war das hohe Fahrgastaufkommen eine große Herausforderung für unser Gesamtsystem und für die DB-Mitarbeitenden vor Ort.

HOCHLEISTUNGSNETZ

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz 134 zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Die Hochleistungskorridore sollen die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen.

AUFSICHTSRAT BESCHLIESST VORBEREITUNGEN FÜR MÖGLICHEN VERKAUF VON DB SCHENKER

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. Über den konkreten Start eines Verkaufsprozesses sowie die Art und Weise einer Veräußerung wird zu einem späteren Zeitpunkt gesondert entschieden.

Erlöse aus einem Verkauf von DB Schenker sollen dem Beschluss des Aufsichtsrats zufolge vollständig im DB-Konzern verbleiben und u. a. zu einer deutlichen Entschuldung des DB-Konzerns beitragen.

DB-KONZERN

Organisationsstruktur → 37
Geschäftsmodell → 38
Nachhaltigkeitsmanagement → 40

Organisationsstruktur

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

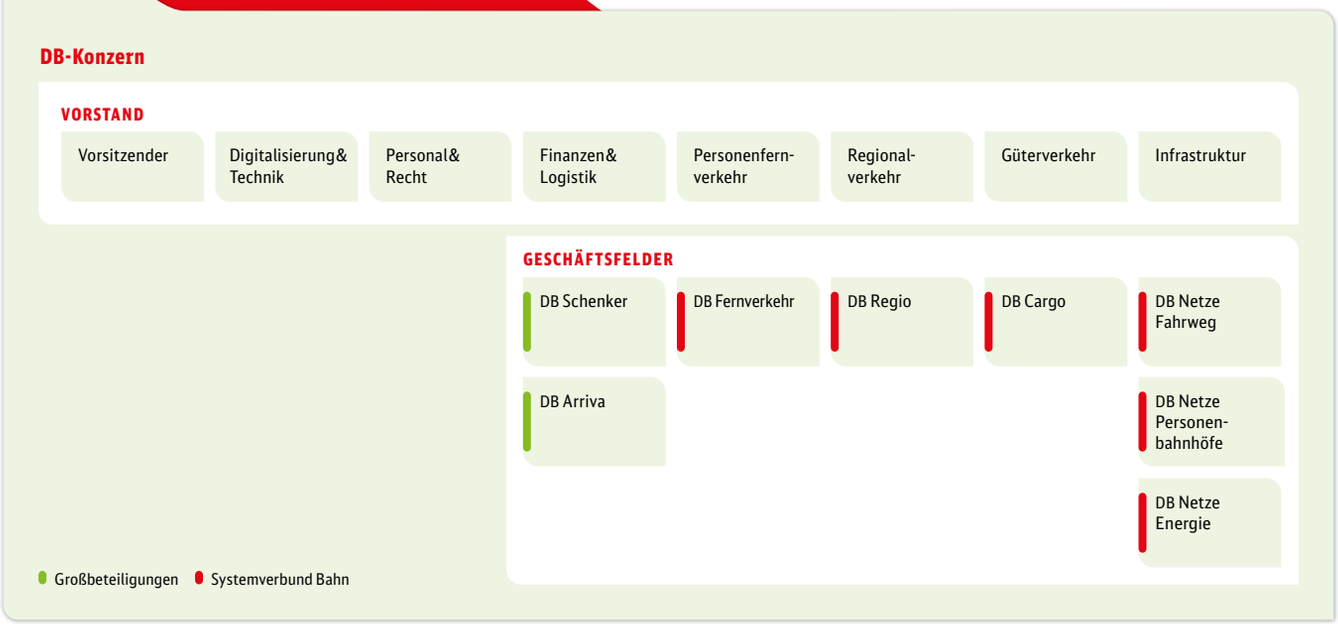
Unser elementares Anliegen ist die Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. In Deutschland betreiben wir das mit rund 33.000 km längste Schienennetz Europas. Wir sind auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

In unseren relevanten Märkten nehmen wir mit unseren 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 28f. 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 183. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten 183 als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören u. a. die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH.

ORGANIGRAMM DB-KONZERN



MARKTPOSITIONEN

Personenverkehr

Nr. 2 im Personenverkehr in Europa [1] / auf Umsatzbasis

1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
2. **DB-Konzern**
3. Transdev
4. First Group
5. Nederlandse Spoorwegen (NS)

Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland / auf Basis Zugkilometer

1. **DB-Konzern**
2. NS
3. Transdev
4. Ferrovie dello Stato (FS)
5. BeNex

Güterverkehr und Logistik

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa / auf Basis tkm

1. **DB Cargo**
2. Rail Logistics Europe [2]
3. Rail Cargo Group
4. PKP Cargo
5. Mercitalia Rail

Nr. 1 im europäischen Landverkehr / auf Umsatzbasis

1. **DB Schenker**
2. Dachser
3. DHL
4. DSV
5. Kuehne + Nagel

Nr. 4 in der weltweiten Luftfracht / auf Basis t

1. Kuehne + Nagel
2. DHL
3. DSV
4. **DB Schenker**
5. Expeditors

Nr. 5 in der weltweiten Seefracht / auf Basis TEU

1. Kuehne + Nagel
2. Sinotrans
3. DHL
4. DSV
5. **DB Schenker**

Nr. 3 in der weltweiten Kontraktlogistik / auf Umsatzbasis

1. DHL
2. Kuehne + Nagel
3. **DB Schenker**
4. DSV
5. XPO Logistics

[1] Nur Schienen- und Straßenverkehrsunternehmen; zum Teil inkl. Umsätzen außerhalb von Europa.
[2] Ehemals Fret SNCF.
Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäftsberichten und Angaben des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN).
Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2021.

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 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) 262 leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern.

Der DB-Konzern fokussiert sich mit der Strategie Starke Schiene 17 ff. 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

GRI

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für den Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Der Systemverbund Bahn stellt den wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem entwickeln wir sukzessive unser Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Logistik weiter, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- Unsere Aktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir 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.

- Unsere Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt haben wir 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 bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.

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

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird abgesehen von 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 hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels v.a. das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen wir über hohe Marktanteile verfügen bzw. in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

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

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

GESCHÄFTSMODELL DB-KONZERN

INPUTS

Mitarbeitende | **Fahrzeuge** | **Netzwerke und Infrastruktur** | **Strom und Kraftstoffe** | **Weitere Produktionsfaktoren**

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden
- Bestellerorganisationen

Nutzenversprechen
- Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen aus einer Hand.

Kundenzugang / -bindung
- Direkter Kundenzugang
- Digitale Angebote
- Customer-Loyalty-Programme

Schlüsselaktivitäten
- Verkehrsträgerübergreifend Verkehre durchführen
- Kund:innen betreuen
- Flottenmanagement
- Regionale und globale Netzwerke betreiben und optimieren
- Schnittstellen managen
- Kerngeschäftsnahe Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS[1)]

Reisendenzahlen / Mengen / Volumen

Verkehrsleistung

Betriebsleistung

OUTCOMES[2)]

EBIT 99ff.

Mitarbeitendenzufriedenheit 85f.

Treibhausgasemissionen 71

Kundenzufriedenheit 61

Lärm 77f.

Pünktlichkeit 61f.

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix 71

Abfall 76

[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

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

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die Marktanteile messen wir 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 unseren nationalen und internationalen Tochtergesellschaften sind wir als DB-Konzern in nahezu allen Segmenten des Verkehrsmarktes tätig. Unser umfassendes Leistungsportfolio ermöglicht es uns, unseren Kunden Leistungen kombiniert aus einer Hand anzubieten.

Bei DB Regio 121 f. und DB Arriva 158 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 unseres 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 Schlüsselfunktion 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. Wir richten unsere Geschäftstätigkeit konsequent auf die Realisierung der Starken Schiene aus und priorisieren unsere 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 optimieren wir das Rad-Schiene-System im Ganzen. Dabei erfüllen wir eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es uns, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann nur im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Auch unsere Kunden profitieren vom integrierten Konzern. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsträger bieten wir unseren Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand.
- **Wirkungsfeld Europa:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa daher auch zukünftig unser Wirkungsfeld. Um dem Kundenbedürfnis nach grenzüberschreitenden Lösungen Rechnung zu tragen, positionieren wir uns mit unseren Personenverkehrsaktivitäten auch weiterhin auf europäischer Ebene. Mit der europa- und weltweiten Ausrichtung unserer Güterverkehrs- und Logistikaktivitäten bieten wir unseren Kunden den notwendigen Zugang zu globalen Netzwerken.
- **Digitalisierung:** Wir nutzen die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in unser Produktportfolio integrieren und auch Plattformen an unseren Kundenschnittstellen etablieren. Auf der anderen Seite unterstützen wir unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz, um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können.

Nachhaltigkeitsmanagement

TCFD GRI

Der hohe Stellenwert von Nachhaltigkeit und dabei insbesondere die Bedeutung von Klimaschutz spiegeln sich neben der Verankerung in der Strategie Starke Schiene 51 ff. auch in unserer Nachhaltigkeitsorganisation 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 69 ff., 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 69 und die Wärmewende 71 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 Vorstands 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 unsere Klimaschutz- und Lärmschutzziele. Die Geschäftsfelder tragen die Umsetzungsverantwortung der Ziele, Strategien und Maßnahmen. Der Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt konzipiert die Grüne Transformation 69 ff. 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, unser Engagement in Nachhaltigkeitsnetzwerken 32, die Teilnahme an ESG-Ratings 44 und Rankings sowie unsere Mitarbeit in nationalen und internationalen Netzwerken gewährleistet, dass Trends und Treiber sowie Chancen und Risiken 172 ff. im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt, inkl. Klimaschutz 70 ff. und Klimaresilienzmanagement 73 f., 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 Vorstand 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 70, beim Lärmschutz 77 f. und zukünftig auch beim Ressourcenschutz 74 ff. wird im Rahmen von unterjährig regelmäßig stattfindenden Performance Review Meetings überprüft, an denen der Vorstand 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 197 ff. und leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen 92 f. im DB-Konzern ist wesentlich an Nachhaltigkeitszielen und insbesondere einer spürbaren CO_2e-Reduzierung 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 CO_2e-Reduzierung im Verkehrssektor auswirken, aber keine Auswirkungen auf die CO_2e-Emissionen 71 des DB-Konzerns haben. Darüber hinaus enthält die kurzfristige variable Vergütung der weiteren Mitarbeitendengruppen in 2022 auch ein explizites Ziel zur Reduzierung der CO_2e-Emissionen des DB-Konzerns. Ab 2023 ist auch eine Zielsetzung zum Ausbau des Anteils an erneuerbaren Energien im Bahnstrommix in der langfristigen Vergütung verankert.

2022 wurde das erste konzernweite Traineeprogramm Nachhaltigkeit grün. Nr. 100 ins Leben gerufen. Im ersten Jahrgang nehmen insgesamt zwölf Trainees teil, die in dem 18-monatigen Programm übergreifende Kompetenzen im Nachhaltigkeitsmanagement aufbauen.

GRUNDLAGEN

Nachhaltigkeitsberichterstattung → 42
Umfeldentwicklungen → 44
Rechtliche Themen → 50

Nachhaltigkeitsberichterstattung

Der Integrierte Bericht 2022 bezieht sich auf das Berichts- bzw. Kalenderjahr 2022. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Geschäftsjahren 2021 und 2020 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der Integrierte Bericht 2022 wird am 30. März 2023 (Integrierter Bericht 2021: 31. März 2022) veröffentlicht. Der Integrierte Bericht adressiert die wesentlichen Stakeholdergruppen 30 ff. des DB-Konzerns. Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis, ist dies angegeben.

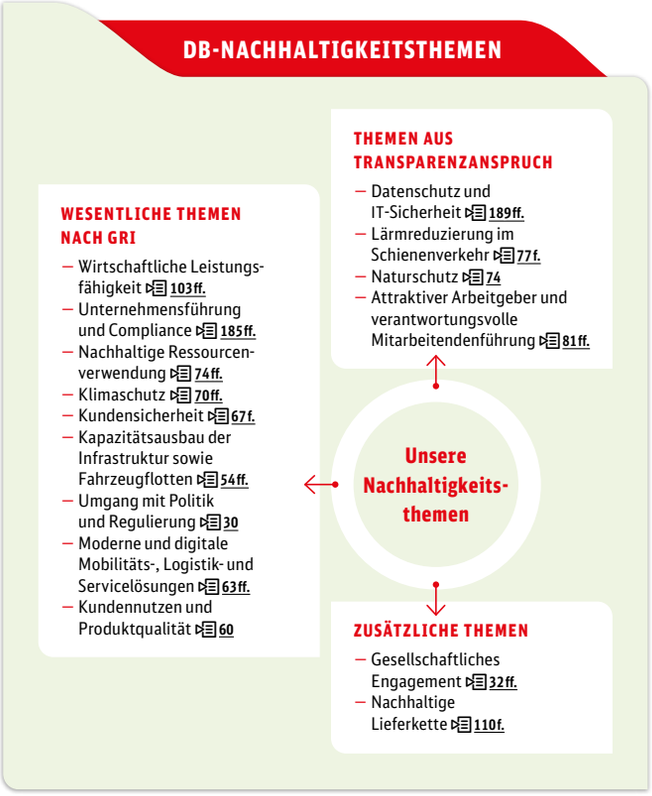
Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Integrierten Bericht orientieren sich an geltenden Standards:

- **GRI-Standards:** Der Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Global-Reporting-Initiative-(GRI-) Standards erstellt. Im GRI-Index 282 ff. verweisen wir auf Inhalte zu allgemeinen und spezifischen Standardangaben.
- **CSR-RUG:** Ebenso setzen wir auf freiwilliger Basis die Anforderungen des CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) um. Informationen zu den wesentlichen Handlungsfeldern finden sich in der Nichtfinanziellen Erklärung 43 f.
- **UN Global Compact:** Darüber hinaus sind im Intergierten Bericht Informationen zur Umsetzung der zehn Prinzipien des UN Global Compact 286 (UNGC) ausgewiesen.
- **TCFD:** Zudem folgt der DB-Konzern den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. Der TCFD-Index 286 verweist auf die relevanten Passagen.
- **Prüfung:** Wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Inhalte, Indikatoren und Textpassagen, die nicht in den Bereich der gesetzlichen Abschlussprüfung des Lageberichts mit hinreichender Sicherheit fallen, sind durch die Abschnittsüberschrift »Weitere Angaben« sowie eine graue Hinterlegung gekennzeichnet und werden durch einen vom Vorstand gesondert beauftragten unabhängigen Dritten, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), mit begrenzter Sicherheit geprüft 280 f.

AUSWAHL NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Unsere Strategie Starke Schiene 51 ff. bildet auch den übergeordneten Rahmen für unsere Berichterstattung. Um unsere Strategie erfolgreich umzusetzen, sind wir auch auf die Unterstützung und die Akzeptanz unserer Stakeholder 31 angewiesen. Wir haben sie deswegen 2019 im Rahmen einer umfassenden Wesentlichkeitsanalyse (Integrierter Bericht 2019 51) um eine Einschätzung zu den für den DB-Konzern 16 wichtigen Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit gebeten. Diese Handlungsfelder bilden die inhaltlichen Schwerpunkte unserer Strategie ab und ergänzen sie um weitere aus Sicht unserer Stakeholder relevante Themen. 2022 wurde aufgrund der überarbeiteten GRI-Standards ein umfassenderer Ansatz als im Vorjahr gewählt, um das wesentliche Themenset zu validieren bzw. zu aktualisieren. Im Rahmen eines stufenweisen Vorgehens wurden zwei sich ergänzende Befragungen durchgeführt:

- **Das relevante Themenset,** bestehend aus 16 Handlungsfeldern und ihren dazugehörigen Aspekten, wurde mithilfe der jeweiligen DB-internen Vertreter:innen unserer acht Stakeholdergruppen aktualisiert. Dabei hatten die Handlungsfelder Bestand und wurden um einzelne Aspekte ergänzt.



- **Die Relevanz der Handlungsfelder** und die in den Handlungsfeldern wahrgenommenen Auswirkungen wurden analog zum Themenset erfragt. Dabei sollten die assoziierten Auswirkungen beschrieben, in positiv und negativ unterschieden und einem der Bereiche Wirtschaft, Umwelt oder Gesellschaft zugeordnet werden. Zudem haben die Stakeholdervertreter:innen die Auswirkungen danach bewertet, wie vermeidbar, schwer und umfangreich sie sind und für wie wahrscheinlich sie deren Eintreten halten.
- **Zusätzlich wurde die Geschäftsrelevanz der Handlungsfelder** durch eine Managementbefragung mit ausgewählten Führungskräften erfasst.
- **Die Befragungsergebnisse** wurden quantitativ ausgewertet und qualitativ in einem Workshop mit Expert:innen aus den Abteilungen »Strategie Nachhaltigkeit und Umwelt« sowie »Investor Relations und Sustainable Finance« geprüft und das wesentliche Themenset bestimmt. Der CSO/CEO wurde über die Ergebnisse in Kenntnis gesetzt.

Unsere DB-Nachhaltigkeitsthemen setzen sich zusammen aus:

- **Wesentliche Themen nach GRI:** im Vergleich zum Vorjahr um die zusätzlichen Themen Unternehmensführung und Compliance, Kundensicherheit sowie Umgang mit Politik und Regulierung ergänzt.
- **Themen aus Transparenzanspruch:** entspringen unserem umfassenden Transparenzanspruch gegenüber unseren Stakeholdern.
- **Zusätzliche Themen:** ergänzt auf Basis einer internen Bedeutungseinschätzung.

TCFD-EMPFEHLUNGEN

Seit 2021 umfasst unsere Berichterstattung die Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Damit unterstreichen wir unsere transparente Berichterstattung zum Klimaschutz im Rahmen unserer Bestrebungen für den Klimaschutz und unseres Klimaresilienzmanagements und ermöglichen darüber hinaus ein besseres Verständnis darüber, inwieweit unser Geschäft vom Klimawandel betroffen ist und welche Implikationen wir daraus ableiten. Eine entsprechende Übersicht ist im TCFD-Index 286 dargestellt. Wir sind zudem seit 2021 TCFD-Supporter.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Wir fühlen uns den Zielen der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen verpflichtet. Wir haben 2022 die SDGs erneut geprüft und unsere bisherigen fünf Fokus-SDGs um drei erweitert, die große Übereinstimmung mit unseren strategischen Schwerpunkten, Geschäftsaktivitäten und wesentlichen Themen aufweisen. Unsere Fokus-SDGs umfassen die von der International Union of Railways (UIC) für Bahnunternehmen identifizierten wesentlichen SDGs und gehen darüber hinaus:

- **SDG 5 (neu):** Gleichstellung der Geschlechter
- **SDG 7 (neu):** Nachhaltige und moderne Energie für alle
- **SDG 8:** Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- **SDG 9:** Industrie, Innovation und Infrastruktur
- **SDG 11:** Nachhaltige Städte und Gemeinden
- **SDG 12:** Nachhaltige/r Konsum und Produktion
- **SDG 13:** Maßnahmen zum Klimaschutz
- **SDG 15 (neu):** Landökosystem schützen

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Der DB-Konzern hat sich für eine freiwillige Abgabe einer Nichtfinanziellen Erklärung (NFE) entschieden. Im Rahmen unseres integrierten Berichtsansatzes berichten wir umfassend über alle wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen.

Aus der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse in 2022 ergab sich eine Änderung der wesentlichen Handlungsfelder i. S. d. CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG). Die Themen Klimaschutz 70 ff. und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit 95 ff. haben aufgrund einer niedriger eingeschätzten Signifikanz der Auswirkungen ihre Wesentlichkeit i. S. d. CSR-RUG verloren, werden aber weiterhin als wesentlich gem. den GRI-Standards berichtet. Das Handlungsfeld Kundennutzen und Produktqualität 60 wurde neu als wesentlich eingestuft. Die Inhalte der NFE finden sich in den relevanten Kapiteln des Konzern-Lageberichts und wurden unter Anwendung der GRI-Standards sowie unter Berücksichtigung der Berichtsanforderungen des UNGC erstellt. Darüber hinaus machen wir ergänzende freiwillige Angaben zu weiteren Belangen.

BESTANDTEILE DER NFE	DB-Themen
Geschäftsmodell	Geschäftsmodell 38 ff.
Sozialbelange	Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotten 54 ff., 116, 122, 136 f., 144
Andere Belange (Kundennutzen und Produktqualität)	Kundennutzen und Produktqualität 60
FREIWILLIGE ZUSATZANGABEN	
Umweltbelange	Klimaschutz 70 ff., Naturschutz 74, Luftreinhaltung 80, Wasserverbrauch 80
Arbeitnehmendenbelange	Arbeit der Zukunft 86 ff., Beschäftigungsbedingungen 86 f., Konzernsicherheit 67 f., Transformation 84 ff.
Achtung der Menschenrechte	Menschenrechte 188 f.
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Compliance 185 ff.
Andere Belange (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit)	Geschäftsverlauf 95 ff.

GRI

Risikomanagement

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des CSR-RUG konnten wir keine wesentlichen Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit und unseren Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind, identifizieren, die wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wichtigsten nichtfinanziellen Aspekte (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmendenbelange sowie die Achtung von Menschenrechten und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung) haben könnten. Mit den Auswirkungen setzen wir uns in diesem Integrierten Bericht intensiv auseinander.

Wir berücksichtigen in unserem Risikomanagement 172 ff. auch Auswirkungen auf nichtfinanzielle Aspekte und Sachverhalte.

ESG-RATINGS

Das Feedback von ESG-(Environmental, Social, Governance-) Rating-Agenturen ist für uns ein wichtiger Maßstab und Indikator für die Anliegen unserer Stakeholder. Weiterführende Informationen sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2022	2021	2020	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	A	A	A	Dez. 2022	A bis F
EcoVadis	68	61	61	Jun. 2022	Die besten 1 % (75–100) Die besten 5 % (67–74) Die besten 25 % (56–66) Die besten 50 % (47–55)
ISS ESG	C+	C+	B–	Dez. 2021	A+/4,00 bis D–/1,00
Moody's ESG (ehemals V.E)	52	52	46	Sep. 2021	Fortgeschritten (60–100) Robust (50–59) Limitiert (30–49) Schwach (0–29)
MSCI	AA	A	A	Feb. 2023	Leader (AA–AAA) Average (BB–A) Laggard (CCC–B)
Sustainalytics	24,5	19,7	19,5	Nov. 2022	Risikoeinschätzung: Vernachlässigbar (0–10) Gering (10–20) Mittel (20–30) Hoch (30–40) Schwer (40–100)

Alphabetische Reihenfolge.

Veränderungen in 2022:

- Der DB-Konzern gehört zu den Top-5 % der von EcoVadis bewerteten Unternehmen, zu den Top-3 % in der Kategorie Schienentransport und hat die Goldmedaille erhalten. Der Branchendurchschnitt lag bei 41 Punkten. Die größten Verbesserungen haben wir in den Bereichen Arbeits- und Menschenrechte und im Bereich Nachhaltige Beschaffung erzielt.
- Im MSCI ESG-Rating wurde der DB-Konzern 2022 angehoben. Treiber waren Verbesserungen in den Bereichen Governance und Social sowie relativ zu den Peers.
- Sustainalytics hat das ESG-Risiko des DB-Konzerns 2022 angepasst. Zurückzuführen ist dies auf die Festlegung einer höheren Risikoexposition und eine schlechtere Einschätzung der Steuerung einzelner ESG-Themen (u. a. teilweise angepasste Einschätzung in den Bereichen Product Governance und Human Capital).

Umfeldentwicklungen

GRI

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 (Integrierter Bericht 2021 46) 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 36 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 Bundesschienenwege 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 Bundesschienenwege 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 47 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 36 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 (Deutschland-Ticket 47) 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 Grundkontigent 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 (Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz) sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet.

ECKPUNKTE KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

TCFD

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, Digitali-

sierung 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 ausgerufen. 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 schienengebundenen 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 Bedarfsplantitel. 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-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes 134 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. Diese 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 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 202 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 134 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 Versorgungsauflagen 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 Versorgungsauflagen 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die beiden Mobilfunkunternehmen ihr Netz an den DB-Schienenstrecken 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 Maßnahme 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 Kombinierter-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 (Integrierter Bericht 2021 49) 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 CO_2 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 Betriebssprache 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 Treibhausgasbilanzierung. 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 (Integrierter Bericht 2021 50) 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 Sattelauflieger 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 Straßenfahrzeuge 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 STUTTGART 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 unsere 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 202 bekannt gegeben.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTURNUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten 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 Beihilfeverfahren 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.

GRI

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

TCFD
GRI

Unser inneres Anliegen → 51
Umsetzung der Starken Schiene → 52
Starke-Schiene-Ziele → 56

Unser inneres Anliegen

Eine starke Schiene in Deutschland ist unser inneres Anliegen. 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 Massenverkehrsmittel so schnell einen 100 %-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen – bis 2038 stellen wir 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 CO_2, was dem jährlichen CO_2-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 behaupten wir uns im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickeln 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.

GRI Umsetzung der Starken Schiene

Wir haben uns 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 haben wir unseren Gestaltungsanspruch – unser inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die Strategie Starke Schiene ist. Mit der Starken Schiene bekennen wir uns ausdrücklich zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung und definieren unseren konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Zudem fokussieren wir uns mit der neuen strategischen Ausrichtung stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und tragen 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 wir als DB-Konzern tun, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene gemessen. Dies betrifft auch unsere 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 haben wir die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und schaffen perspektivisch zusätzliche Kapazitäten, erhöhen die Produktqualität und verbessern die Kundenzufriedenheit. Unsere Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem wir gleichermaßen sowohl kontinuierlich die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene schaffen als auch mit der Grünen Transformation 69 ff. des DB-Konzerns die Ausrichtung auf Nachhaltigkeit sicherstellen. Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung zu legen, haben wir im Rahmen der Starken Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

- **Robuster:** Wir setzen auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schaffen wir die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. U. a. investieren wir 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 erreichen wir durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie umfangreiche und nachhaltige Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeitende werden uns in die Lage versetzen, mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.

- **Schlagkräftiger:** Um langfristig ein hohes und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, werden wir auch strukturelle Veränderungen durchführen. Wir vereinfachen die Organisation und richten diese konsequent auf das gemeinsame Ziel der Starken Schiene aus. Um näher an den Kunden und schneller bei den Mitarbeitenden zu sein, setzen wir 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 erreichen wir mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit.
- **Moderner:** Wir werden das Innovationstempo für unsere Kunden erhöhen. Mit dem Ausbau unserer Aktivitäten im Bereich New Mobility 153f. bieten wir unseren Kunden ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien werden wir zudem den mühelosen Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler Plattformen schafft einen klaren Mehrwert für unsere Kunden. So tragen wir den steigenden Kundenerwartungen Rechnung und schaffen ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik in der Stadt und auf dem Land.

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

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

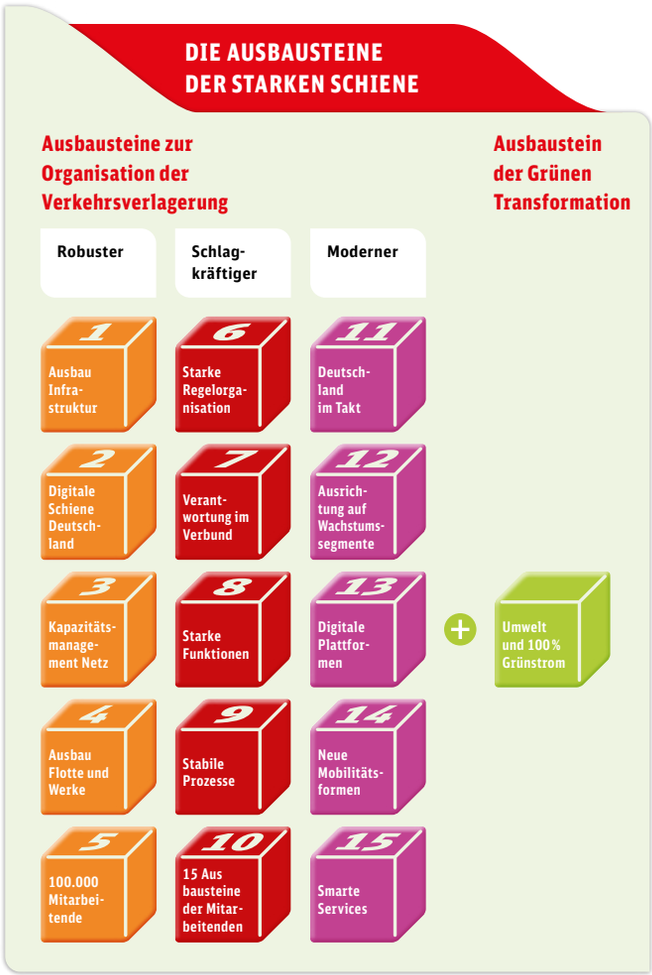
AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

Wir beteiligen unsere 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 der DB-Konzern 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 in den 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 unsere Produktqualität und v. a. auch für unsere Pünktlichkeit dar.

Ausbau Infrastruktur

GRI

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 262f. 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 136f. ist ein wesentlicher Faktor für zusätzliche Netzkapazität. Hier schaffen wir 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 heben wir ein Potenzial von zusätzlichen 100 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) – ohne neue Gleise zu bauen. DSD 65f. 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 werden wir 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

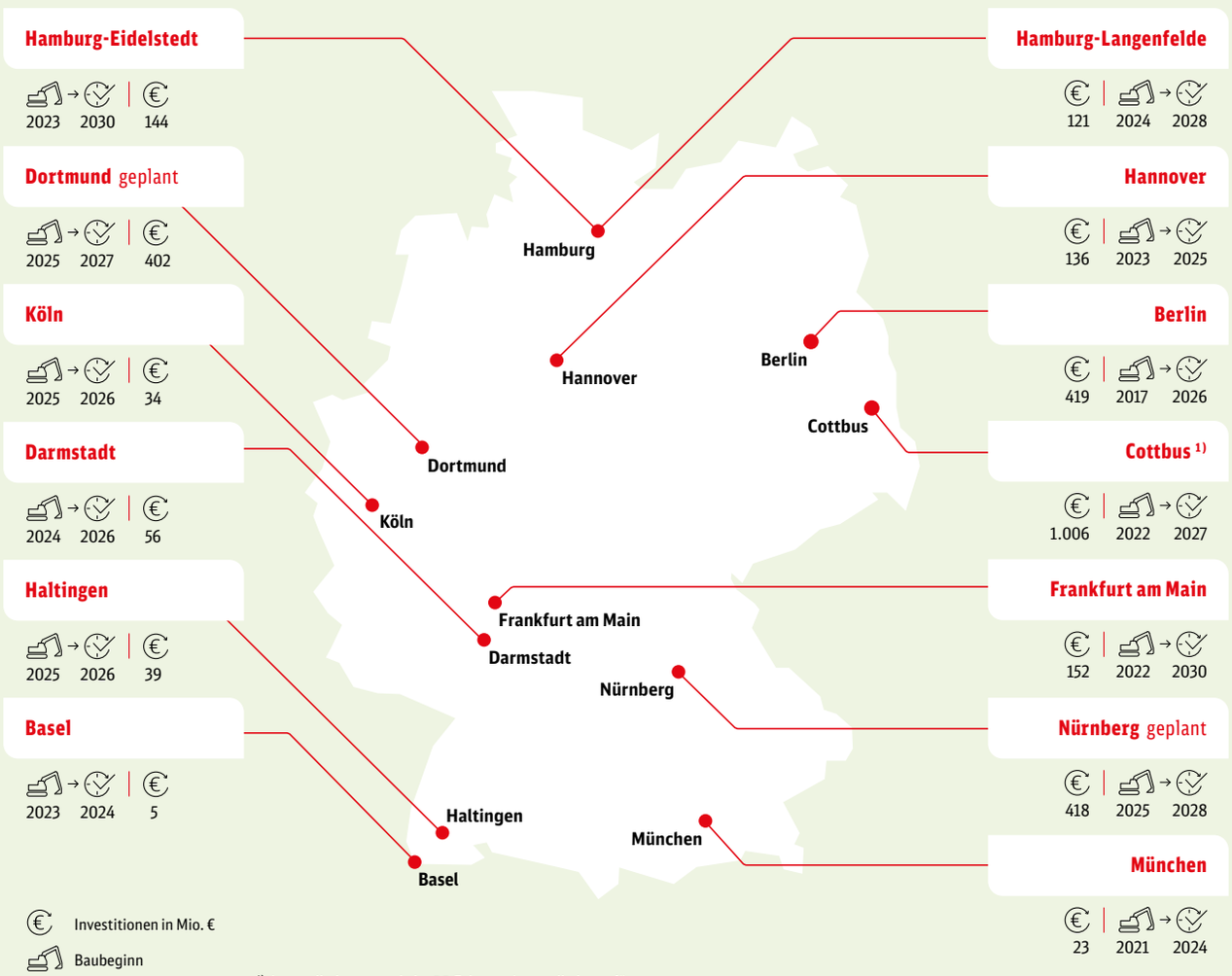
Für eine starke Schiene investieren wir fortlaufend in die Modernisierung und Neuanschaffung von Zügen. Um dem steigenden Instandhaltungsbedarf der wachsenden Flotte gerecht zu werden, bauen wir unsere Instandhaltungswerke aus und investieren in neue Standorte für die betriebsnahe Instandhaltung.

Bis Ende 2030 investieren wir 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 uns selbstverständlich.

Ergänzend zum Ausbau der Werke optimieren wir unsere Prozesse und nutzen die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung auch für die betriebsnahe Instandhaltung. Im Vordergrund stehen dabei die Automatisierung visueller Inspektionen an Zügen durch Kameratechnik und künstliche Intelligenz sowie die Prozessoptimierung aufwendiger Instandhaltungsstufen.

Neben unseren Werken investieren wir auch in Fahrzeuge. Bis Ende 2026 wird sich die Fernverkehrsflotte auf über 430 ICE-Züge vergrößern. Darin enthalten sind 137 ICE-4-Züge. Unsere Flotte der ICE-4-Züge ist zu diesem Zeitpunkt komplett ausgeliefert.

AUSBAUPLANUNG DER INSTANDHALTUNGSKAPAZITÄTEN FÜR DB FERNVERKEHR



[1] Instandhaltungswerk der DB Fahrzeuginstandhaltung für die Instandhaltung von Hochgeschwindigkeitszügen.

Mit dem ICE 3neo wächst die ICE-Flotte weiter. Seit Ende 2022 sind die ersten der insgesamt 73 neuen ICE 3neo im Einsatz. Zusätzlich erhalten wir 23 ICE L sowie weitere Intercity 2. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge erhöhen wir die Zuverlässigkeit unserer Flotte und schaffen zusätzliche Sitzplatzkapazitäten für unsere Reisenden.

Darüber hinaus haben wir 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 setzen wir 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 werden wir sowohl durch eine mittelfristig erhöhte Auslastung der Züge als auch durch einen Kapazitätsaufbau der Fahrzeugflotte bedienen. Auch im Regionalverkehr investieren wir weiter in unsere Flotte und unsere 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 ermöglichen wir 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

TCFD

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 steuern wir mit Key Performance Indicators. Diese Messung erfolgt kontinuierlich und wird in der Starke-Schiene-Sitzung, einem eigens dafür geschaffenen Gremium, unter Aufsicht des Vorstands und der Vorsitzenden der Geschäftsfelder des Systemverbunds Bahn gesteuert und gemonitort.

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.

Wir verfolgen die Zielerreichung der Strategie Starke Schiene anhand von insgesamt zehn DB-spezifischen Zielgrößen. Oberstes Ziel ist dabei unser Beitrag zur Verkehrsverlagerung. Hierfür fokussieren wir uns gleichermaßen auf Wachstum im Schienenpersonen- wie Schienengüterverkehr.

TOP-ZIELE DER STRATEGIE STARKE SCHIENE

Was wollen wir erreichen?	Wie messen wir das?	Was tun wir dafür?	
VERKEHRSVERLAGERUNG			
Verdopplung der Reisendenzahl im Fernverkehr	260 Mio. Reisende bei DB Fernverkehr	– Einführung Deutschland-Takt – mehr Bahn für Metropolen und Regionen durch zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen. – Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen.	– Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen.
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	– Zuverlässigere, schnellere und häufigere Verbindungen. – Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge.	– Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie.
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr	+70 % Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (Deutschland) (bezogen auf 2015)	– Ausbau Aktivitäten als Bahnlogistiker und Operateur, Angebot von Schienenlogistiklösungen. – Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs.	– Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemlokomotiven, Güterwagen sowie Automatisierung und Digitalisierung. – Wachstum auf europäischen Top-Korridoren durch länderübergreifende Steuerung von Verkehren mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen.
Erhöhung derKapazität im Schienennetz	+>30 % Betriebsleistung auf dem Netz (bezogen auf 2015)	– 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.	– 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	– Verbesserung des Kundenerlebnisses durch Ausweitung von digitalen und persönlichen Services und (Reisenden-)Informationen.	– 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	– 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.	– 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 Mitarbeitendenzufriedenheit	≥ 3,8 ZI	– Verankerung des »Kompasses für ein Starkes Miteinander«. – Beteiligung der Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden«.	– Entwicklung moderner Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen, u. a. Integration von Corona-Erkenntnissen. – Fortführung der Mitarbeitendenbefragung, des Kultur-Barometers sowie der Miteinander-Werkstätten.
KLIMA			
Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland	100 % Grünstrom bis 2038	– Ersatz auslaufender Kraftwerksverträge durch erneuerbare Energien.	– Ausbau und Digitalisierung des Bahnstromnetzes zur Einspeisung zunehmend volatilerer Energiequellen.
WIRTSCHAFTLICHKEIT			
Rendite oberhalb der Kapitalkosten	ROCE ≥ 6,0 %	– Umsetzung aller zur Realisierung der Starken Schiene notwendigen Investitionen und Ausgaben. – Gegensteuerung zum Ausgleich eines wesentlichen Teils der Corona-Schäden.	– Vereinfachung und Verschlankung von Strukturen und Prozessen und (Neu-)Ausrichtung am Kundennutzen.
Gewährleistung der finanziellen Stabilität	Tilgungsdeckung ≥ 20 %	– Verbesserung der Ergebnissituation.	– Anpassungen im Konzernportfolio.

PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland) → 59
Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns → 60
Digitalisierung → 63
Weitere Angaben → 67

Mehr Tempo in der digitalen Instandhaltung

Züge sollen rollen und nicht stehen. Die Schlüssel für mehr Effizienz in der Instandhaltung sind Digitalisierung und der breite Einsatz neuer Technologien. Z. B. kommt seit 2022 erstmals eine KI-basierte Materialerkennung zur automatischen Bilderkennung zum Einsatz. Darüber hinaus wurden die ersten 140 Fahrzeuge mit Sensoren für eine zustandsbasierte Instandhaltung ausgerüstet.

Schwache Pünktlichkeitsentwicklung

Die Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich seit 1994 um mehr als 60 % erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf eine Infrastruktur, die nicht mitgewachsen ist. Gleichzeitig hat sich der Zustand der Infrastruktur verschlechtert, weil viele Gleise, Weichen, Brücken und Stellwerke alt und damit störanfällig sind. Um die Modernisierung voranzutreiben, wird auf Rekordniveau gebaut. Dies kostet allerdings zusätzliche Kapazität.

Künstliche Intelligenz für pünktlichere Züge

Der erstmalige Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Disposition sorgte 2022 für mehr als 58.000 eingesparte Verspätungsminuten. Die Technologie ist bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und München bereits im Einsatz und erkennt frühzeitig mögliche Störungen im Betriebsablauf, liefert Entscheidungsvorschläge und unterstützt so die Disponent:innen bei ihrer täglichen Arbeit.

Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland)

VERKEHRSVERLAGERUNG

REISENDE FERNVERKEHR / in Mio. — Ziel: 260

2027	~199
2022	132,0
2021	81,9
2020	81,3
2019	150,7
2018	147,9

REISENDE NAHVERKEHR / in Mio. — Ziel: 2.500

2027	~2.250
2022	1.605
2021	1.121
2020	1.215
2019	1.972
2018	1.940

VERKEHRSLEISTUNG SCHIENENGÜTERVERKEHR / in Mio. tkm — Ziel: 107.000

2027	~68.700
2022	59.607
2021	60.324
2020	56.224
2019	60.702
2018	64.169

BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ / in Mio. Trkm — Ziel: 1.400 [1]

2027	~1.200
2022	1.133
2021	1.109
2020	1.066
2019	1.090
2018	1.085

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

[1] +>30 % im Vergleich zu 2015.

KUNDEN

KUNDENZUFRIEDENHEIT DB FERNVERKEHR / in ZI — Ziel: >80

2027	>79
2022	74,8
2021	77,8
2020	80,2
2019	76,5
2018	77,1

KUNDENZUFRIEDENHEIT DB REGIO / in ZI — Ziel: >75

2027	~72
2022	70,1
2021	71,6
2020	69,0
2019	66,1
2018	66,3

KUNDENZUFRIEDENHEIT DB CARGO / in ZI — Ziel: >70

2027	~64
2022	67
2021	70
2020	68
2019	61
2018	60

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

PÜNKTLICHKEIT

PÜNKTLICHKEIT DB FERNVERKEHR / in % — Ziel: >80

2027	~79
2022	65,2
2021	75,2
2020	81,8
2019	75,9
2018	74,9

PÜNKTLICHKEIT DB REGIO / in % — Ziel: >95

2027	~95
2022	91,8
2021	94,3
2020	95,6
2019	94,3
2018	94,0

PÜNKTLICHKEIT DB CARGO DEUTSCHLAND / in % — Ziel: >77

2027	~73
2022	66,1
2021	69,8
2020	77,6
2019	73,8
2018	72,9

Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Eine hohe Produktqualität ist eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Umsetzung unserer Strategie Starke Schiene 51 ff. 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 investieren wir weiter kontinuierlich in unsere Flotten und die Infrastruktur 54 ff. und optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und Branchenpartnern. Dabei werden die Chancen der Digitalisierung intensiv genutzt.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit hat einen besonders hohen Stellenwert, da sie der maßgebliche Einflussfaktor der Kundenzufriedenheit ist und somit einen positiven Beitrag zur Erfüllung unserer 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 92 f. 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 erfassen wir 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 fassen wir 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 63 ff. maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir arbeiten intensiv an der Erbringung unserer Basisleistung und konzentrieren uns auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Unseren Kund:innen bieten wir ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Ziel ist es, unsere Produkte zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen unserer Kund:innen zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität unserer Leistungen, die Effizienz unserer Prozesse und die Wirtschaftlichkeit steigern.

Um den Erfolg der Maßnahmen aus der Sicht unserer Kund:innen zu beurteilen, betrachten wir unmittelbare Indikatoren wie Umsatz, Reisendenzahlen und Zufriedenheit entlang des Reiseerlebnisses. Auch die Ergebnisse regelmäßiger Kundenbefragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen Verbesserungspotenziale auf.

KUNDENZUFRIEDENHEIT
Entwicklung im Berichtsjahr

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 Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher:innen)	71	73	72
DB Arriva (Bus und Schiene im Vereinigten Königreich)	73	77	80
DB Schenker	70	68	74

Eines der Top-Ziele des DB-Konzerns ist es, eine dauerhaft hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen. Dabei spielen im Personenverkehr neben der Entwicklung von betrieblichen Kennzahlen, wie z. B. Pünktlichkeit und Auslastung, der Ticketkauf, das Angebot, die Platzverfügbarkeit, der Komfort und die Informationsbereitstellung eine wichtige Rolle.

Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist von großer Bedeutung. In regelmäßigen Performance-Dialogen werden die Ergebnisse des gesamten Reiseerlebnisses betrachtet und eine effiziente Steuerung der Kundenzufriedenheit sichergestellt. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Ziel ist eine direkte Befragung nach Abschluss der Reise, um Zusammenhänge von Kaufentscheidungen und Wiedernutzung besser bewerten zu können. Die identifizierten Zufriedenheitstreiber werden dabei untereinander in ein Ranking gebracht. Details zur Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel Entwicklung der Geschäftsfelder 112 ff.

PÜNKTLICHKEIT
Entwicklung im Berichtsjahr

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 160.

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 135. 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 134, 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 135) 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 36 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 begrenzt u. a. corona- und grippebedingte hohe Krankenstände 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 hochbelasten Schienenwegen mit überalterter sowie störanfälliger 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 beheben wir kurzfristig operative Ineffizienzen, z. B. durch die Automatisierung von Schnittstellen.
- Durch den Aufbau digitaler Plattformen schaffen wir 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« schaffen wir 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 unsere 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

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Fokus auf Digitalisierung und Technik

Unsere Digital- und Technikstrategie 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 unsere Digitalisierungsprozesse 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 51 ff. sind. Einige davon stehen im besonderen Fokus:

- Der digitale Bahnbetrieb, weil er uns z. B. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition robuster macht.
- Die digitale Instandhaltung, weil sie uns z. B. durch effizientere Materialwirtschaft und vorausschauende Planung schlagkräftiger macht.
- Die grüne Bahntechnik, weil sie uns 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 85 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

GRI

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 haben wir 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 haben wir den CDO-Bereich reorganisiert. Zukünftig liegt der Fokus auf der Digitalisierung der Produktion. Durch diese Neuausrichtung werden bestehende digitale Kompetenzen verortet, insbesondere in die Bereiche 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 konnten wir 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 fördern wir mit dem Traineeprogramm Digitalisierung unseren digitalen Nachwuchs in den Bereichen Digitalisierung und Geschäftsmodellentwicklung und bauen digitale Kompetenzen für den DB-Konzern auf.
- Die Deutsche Bahn Digital Ventures ist unser Corporate-Venture-Capital-Arm, der in innovative Geschäftsmodelle investiert. Die Suchfelder leiten sich aus der Starken Schiene sowie unserer Digital- und Technikstrategie ab.

INFORMATIONSSICHERHEIT

Ein zunehmend vernetztes globales Umfeld und die rasant fortschreitende Digitalisierung machen Informationssicherheit zur Priorität. Es ist für Unternehmen essenziell, Risiken rechtzeitig zu erkennen, frühzeitig Gegenmaßnahmen zu etablieren und auf Vorfälle schnell und entschieden zu reagieren. Unser oberstes Ziel ist der zukunftsfähige Schutz der informationstechnologischen (IT) und operativ-technologischen (OT) Infrastruktur. Verantwortlich für die Informationssicherheit im DB-Konzern ist der Chief Information Security Officer (CISO). Er berichtet an den Chief Information Officer (CIO) des DB-Konzerns und an den Vorstand. Damit wird die Aufmerksamkeit des Top-Managements für diese Themen sichergestellt. Zentrale Aufgabe sind die Weiterentwicklung der Informationssicherheit im DB-Konzern und der Aufbau einer nachhaltigen Informationssicherheitskultur. Dazu gehört die Etablierung zukunftsfähiger Prozesse, Maßnahmen und Lösungen auf Basis international anerkannter und umsetzbarer Standards, die für neue und bestehende IT-/OT-Projekte gleichermaßen gelten. Alle Lieferanten, die mit uns zusammenarbeiten, müssen zudem fest definierte Sicherheitsanforderungen gewährleisten. Das gilt für die Zusammenarbeit mit großen Cloud-Providern, etwa Microsoft Azure oder Amazon Web Services, ebenso wie für kleine und mittelgroße Lieferanten sowie für alle Zulieferer im Umfeld der Digitalen Schiene Deutschland 65 f. Aufgrund der hohen Dynamik des Themas und der rasant fortschreitenden technologischen Entwicklung arbeitet der Bereich Informationssicherheit eng mit Universitäten zusammen, um Forschung und Nachwuchsausbildung zu fördern. Auch die nationale und internationale Vernetzung ist eine der Kernaufgaben des Bereichs, insbesondere im europäischen Eisenbahnverkehr. Ein Beispiel ist die Zusammenarbeit mit der französischen Staatsbahn SNCF, der TU Darmstadt und der TU Berlin.

DIGITALISIERUNGSPROJEKTE UND -KONZEPTE IM FOKUS

Künstliche Intelligenz im Bahnbetrieb

- Bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und München unterstützt KI bereits die Disponent:innen dabei, den Verkehr im Störungsfall möglichst effizient zu steuern. Der DB-Konzern zieht eine positive Bilanz über den Einsatz von KI im Bahnbetrieb: Durch den Einsatz des selbst entwickelten Tools konnten 2022 bereits mehr als 58.000 Verspätungsminuten vermieden werden. Das bedeutet im eng getakteten S-Bahn-Netz eine signifikante Verbesserung. So gewinnt die S-Bahn, trotz der Einschränkungen durch Bauarbeiten zur Modernisierung der Strecken, an Stabilität. Aufgrund der hervorragenden Ergebnisse aus

dem Stuttgarter Pilotprojekt setzt der DB-Konzern die Technologie mittlerweile auch bei den S-Bahnen in Frankfurt am Main und München ein. Die KI verarbeitet in Sekundenschnelle die aktuelle Betriebssituation auf Grundlage von rund 500 Informationen pro Minute und generiert daraus ihre Vorschläge. Sie simuliert auf Basis des Live-Betriebs laufend die Entwicklung der Verkehrslage und meldet mögliche Konflikte frühzeitig. Die Disponent:innen können so erstmals eingreifen, bevor eine Störung eintritt.

- In der Instandhaltung setzen wir KI zur visuellen Ermittlung von Schäden an ICEs ein. Diese Technologie wird künftig in mehreren ICE-Werken sowie in Regional- und Güterzügen genutzt.

Digitale Schiene Deutschland

Digitalisierung, Automatisierung und künstliche Intelligenz sind die zentralen Schlüssel für eine höhere Kapazität und eine optimale Auslastung des Schienennetzes. Das Zielbild der Digitalen Schiene Deutschland grün. Nr. 145 (DSD) umfasst hierbei ein vollständig digitales, hoch automatisiertes Bahnsystem – vom Gleis bis zum Zug sowie von digitalen Stellwerken über das European Train Control System (ETCS) bis hin zu Automatic Train Operation (ATO). Die Züge sollen hierbei zukünftig hoch automatisiert fahren, ihr Umfeld erkennen können und hochpräzise geografisch zu orten sein. Ebenso sollen sie nicht mehr in festen Blockabständen fahren, sondern in flexiblen Blöcken mit optimalen Abständen zwischen den Zügen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist innovatives Denken, Gestalten und Umsetzen im gesamten Bahnsektor notwendig. Zusammen mit der Industrie, den Verbänden und der Forschung stellt die Sektorinitiative Digitale Schiene Deutschland die Weichen für das hoch automatisierte Bahnsystem der Zukunft.

Die Umsetzung der DSD hat bereits 2020 begonnen. Im Rahmen des sog. Starterpakets hat die konkrete Planung und Installation von ETCS und digitalen Stellwerken (DSTW) im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS), der Schnellfahrstrecke Köln—Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien—Mittelmeer (ScanMed) begonnen. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie implementieren. Zur Unterstützung der korrespondierenden Fahrzeugumrüstung hat das BMDV eine Fahrzeugförderrichtlinie für die betroffenen Fahrzeuge im DKS veröffentlicht, sodass die Fahrzeugausrüstung (Regio- und S-Bahn-Triebzüge) 2022 beginnen konnte. 2022 fanden auch bereits die ersten Inbetriebnahmen im sog. Schnellläuferprogramm (SLP) statt. So wurde auf der Ruhr-Sieg-Strecke nach nur 1,5 Jahren die Stellwerks- und Signaltechnik rundum erneuert. Gleichzeitig gehen die Arbeiten bei den Cluster-2-Projekten des SLP und den Vorserienprojekten voran. In diesen Projekten sollen moderne digitale Stellwerke errichtet werden. Dazu sollen auch umfassende Entwicklungsleistungen bei neuen Marktteilnehmern aus der Eisenbahn- und Technologiebranche erfolgen.

Zum Jahresende 2022 ist zudem erstmals auf dem Korridor Rhine-Alpine und im hochbelasteten Bestandsnetz ein erster Streckenabschnitt mit ETCS Level 2 erfolgreich in Betrieb gegangen. Zwischen Darmstadt Süd und Laudenbach (Bergstraße) fahren die Züge nun mit modernstem Zugbeeinflussungssystem. Ebenso wurde das sog. Trackside-Approval-Verfahren (TA-Verfahren) von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) bewilligt. Mit der Bewilligung wird die Übereinstimmung der Ausrüstung von ETCS Level 2 mit den Interoperabilitätsvorgaben entsprechend der technischen Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (TSI ZZS) bestätigt. Es handelt sich um das erste erfolgreich abgeschlossene TA-Verfahren für ein ETCS-Projekt der DB Netz AG und die erste ETCS-Level-2-Genehmigung der ERA in Europa. Schlanke Prozesse und neue Standards bilden im Wesentlichen das Fundament der Beschleunigung. Im Ergebnis werden wertvolle Erkenntnisse für den DSD-Flächenrollout gesammelt. Das gewählte Vorgehen ist hierbei ein wichtiger Baustein für die Digitalisierung des Schienennetzes im Rahmen der DSD.

Im »Digitalen Testfeld Bahn« im Erzgebirge wird weiterhin digitale Stellwerkstechnik erprobt und der Aufbau eines 5G-Testnetzes ist zu einer wichtigen Forschungsumgebung mit acht 5G-Funkmasten entlang der Strecke geworden. Nachdem gemeinsam mit den Partnern Nokia und Kontron FRMCS-Testinstallationen realisiert wurden und erste Übertragungen möglich sind, ist die Praxiserprobung verschiedener innovativer Technologien rund um FRMCS/5G in vollem Gange. Zusammen mit der DB Erzgebirgsbahn sowie den Partnern Ericsson und Rohde&Schwarz wurde die weltweit erste Felduntersuchung von Mehrantennen-Funktechnologien im zukünftigen FRMCS-Spektrum bei 1,9 GHz durchgeführt. Die Untersuchung lieferte relevante Erkenntnisse hinsichtlich der Konnektivität zwischen Zug und Infrastruktur und zeigte, dass innovative Antennensysteme das Potenzial von FRMCS bezüglich höherer Übertragungsraten und hoher Zuverlässigkeit ausschöpfen können. Des Weiteren werden aktuell bestehende Gebäude und deren Ausrüstung zu einer Laborzentrale ausgebaut und modernisiert.

Gegenwärtig wird die Rolloutplanung auf Basis von klar definierten Ausrüstungsprioritäten adjustiert. Ein frühzeitiger Kapazitätsgewinn soll durch das Vorziehen der Ausrüstung von geschlossenen Verkehrssystemen insbesondere in Knoten realisiert werden, Obsoleszenz und betriebliche Belange sollen berücksichtigt und die Ausrüstung von Basisinfrastruktur vorlaufend begonnen werden. Ebenso 2022 neu hinzugekommen ist die Berücksichtigung der Sanierung des Hochleistungsnetzes 134 im Rolloutplan der DSD. Dafür ist die Digitalisierung des Schienennetzes ein entscheidender und unumgänglicher Schritt. DSD ist ein wesentlicher Hebel dafür, die Verkehrswende in Deutschland voranzubringen.

DB-Konzern als Teil von Europe's Rail

Europe's Rail unterstützt die europäische Initiative zu Forschung und Innovation sowie Systemintegration im Eisenbahnsektor. Partnerschaftlich sollen Kosteneffizienz, Integration und Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors gestärkt werden, um die übergreifende Vision des europäischen Bahnsystems ohne Systembrüche zu erreichen.

So wird u. a. an der Harmonisierung der Systemarchitektur wie auch an den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) gearbeitet. Weitere Schwerpunktthemen sind die Digitalisierung des Güterverkehrs mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK), die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik bis hin zum Automatisierten Bahnbetrieb (ATO).

Digitale Instandhaltung

Durch Digitalisierung und Automatisierung der Instandhaltung wird die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und Anlagen erhöht.

- Die Digitalisierung der Fahrzeugflotten für eine bessere Zustandsüberwachung schreitet voran. Die Digitalisierung von rund 800 Fahrzeugen aus drei Baureihen wurde gestartet. Die ersten 140 Fahrzeuge wurden 2022 mit Sensorik ausgerüstet, um Zustandsdaten aus den Fahrzeugen für zustandsbasierte Instandhaltung und damit bessere Asset-Produktivität, Verfügbarkeit und Kostenstrukturen zu nutzen. Bis Ende 2024 sollen alle Fahrzeuge umgerüstet sein und als Blaupause für weitere Baureihen dienen.
- Die digitale Flottensteuerung wird bei DB Regio als zentrales Element der digitalen Instandhaltung von Fahrzeugen implementiert. Der Rollout der Anwendung »dLox« zur technischen Erfassung von Schäden am Zug durch das Zugpersonal wurde nach erfolgreicher Nutzung bei DB Cargo auch bei DB Regio gestartet. Seit Ende 2022 wird dLox in drei Regionen produktiv genutzt. Bis Mitte 2023 werden in Summe rund 24.000 Betriebspersonale bei DB Cargo und DB Regio die Anwendung im täglichen Betrieb nutzen.
- Die Automatisierung und Digitalisierung in den Werken nimmt Fahrt auf. Bis Ende 2023 wird die Anzahl automatisierter Überfahrmessanlagen auf 15 Anlagen wachsen. Alle Werke von DB Fernverkehr sowie nahezu alle Metropol-S-Bahnen bei DB Regio werden dann über diese modernen Anlagen verfügen, wodurch manuelle Tätigkeiten sowie die Werkaufenthaltszeit deutlich reduziert werden.
- Das Projekt E-Check sorgt für eine kamerabasierte Teilautomatisierung der visuellen Prüfungen in der Instandhaltung der ICE-Flotte von DB Fernverkehr an fünf Standorten. Zusätzlich erledigen zwei mit Robotern ausgerüstete autonome Fahrzeuge die Versorgung mit Frischwasser und die Entsorgung des Abwassers. Die erste Anlage wird im ersten Halbjahr 2023 aufgebaut. Bis Ende 2024 erfolgt der schrittweise Aufbau von weiteren Anlagen in fünf Werken.
- Der Rollout des bei DB Fernverkehr erfolgreich eingeführten Systems iMate zur KI-basierten Materialerkennung auf weitere Geschäftsfelder wurde gestartet. Die Anwendung steht zukünftig rund 16.000 Mitarbeitenden der Instandhaltung zur Verfügung und vereinfacht die Materialsuche. Durch Abgleich eines Fotos mit einer Bilddatenbank wird das richtige Bauteil schnell und sicher identifiziert.
- Im Werk Kassel wird die Radsatzwerkstatt digitalisiert, um die Liefertreue zu verbessern. 2022 wurde die digitale Rückmeldung eingeführt, sodass zu jedem Zeitpunkt im Produktionsprozess Transparenz über den Fortschritt besteht sowie eine Liefervorschau möglich ist.

Digitalisierung der Fahrzeugflotte

Wir haben das bisher größte Modernisierungsprogramm für unsere Fahrzeugflotte gestartet. Auf der Messe InnoTrans 2022 zeigten wir zahlreiche Innovationen und Neuheiten, wie etwa den DB Regio Ideenzug, den neuen ICE L, die Digitale Automatische Kupplung für Güterzüge oder die Cargo-Zweikraft-Lok. Die Herausforderung der Zukunft, mehr Züge auf die Schiene zu bringen und zugleich pünktlicher und zuverlässiger zu werden, lösen wir mit Digitalisierung und neuen Technologien. In unserem Versuchszug, dem advanced TrainLab grün. Nr. 159, zeigten wir, wie sich das Know-how aus 180 Jahren Eisenbahn mit neuester Forschung verbindet.

WEITERE ANGABEN

Nachhaltigkeitsberichterstattung 42

GRI

Konzernsicherheit

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Sicherheit ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Für unsere Kund:innen ist Sicherheit ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Für unsere Mitarbeitenden ist die Sicherheit am Arbeitsplatz Voraussetzung, zusätzlich tragen wir täglich die Verantwortung für Millionen von Menschen und Gütern. Gerade deshalb ist der Schutz vor Angriffen, Diebstählen und anderen Straftaten entlang von Produktionsabläufen und Reisekette oberstes Anliegen der Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns. Die DB-internen Stellen stehen dabei im ständigen Dialog mit den Sicherheitsbehörden. Der konstante Lageaustausch der Konzernsicherheit mit dem Bundespolizeipräsidium ist rund um die Uhr gemeinschaftliche Aufgabe von DB-Konzern und Bundespolizei im Sicherheitszentrum der Bahn. Die sechs Lage- und Einsatzzentralen in den Regionalbereichen der DB Sicherheit koordinieren regionale Sicherheitsthemen und sind 24/7 Ansprechpartner für die Geschäftsfelder, konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Behörden. DB-Konzern und Bundespolizei stellen kontinuierlich Mitarbeitende ein und erweitern die Ausbildungskapazitäten. Im September 2022 begannen rund 100 Auszubildende die dreijährige Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit. Damit decken bundesweit rund 300 junge Menschen im DB-Konzern den Nachwuchsbedarf in diesem Aufgabenfeld. Neben der Ausbildung sind kontinuierliche Fortbildung und Training wesentliche Voraussetzungen für eine stabile Sicherheitslage und einen verantwortungsvollen Einsatz unter Berücksichtigung der Grundrechte jedes einzelnen Menschen. Alle eigenen Sicherheitskräfte der DB Sicherheit werden viermal jährlich geschult. 2022 wurden insgesamt mehr als 93.000 Stunden Fortbildung absolviert. Neben rechtlichen Themen, einschließlich Menschenrechten, Deeskalation und Eigensicherung, steht die Vermittlung interkultureller Kompetenzen mit auf der Tagesordnung. Dabei ist die Vielfalt der Perspektiven und Kulturen bereits durch die Teilnehmenden gegeben: Bei der DB Sicherheit arbeiten Menschen aus mehr als 50 Ländern. Für die Fortbildung der Sicherheitskräfte beauftragter Nachunternehmen gelten dieselben Anforderungen.

2022 ist die Zahl von Straftaten zulasten des DB-Konzerns und seiner Kund:innen insgesamt angestiegen (+20 %). Auffällig ist v. a. der Anstieg bei Hausrechtsdurchsetzungen (+35 %), der auch auf die verstärkte Präsenz von Sicherheitskräften in Zügen und Bahnhöfen zurückzuführen ist und im Vorjahresvergleich auch im Kontext der wieder ansteigenden Reisendenzahl sowie der zunehmend schwierigen Durchsetzung der Corona-Regeln zu sehen ist. Auf insgesamt niedrigem Niveau, aber angestiegen, ist die Zahl der Metalldiebstähle (+20 %) sowie Fahrkartenautomatenaufbrüche (+6 %). Ein leichter Rückgang ist dagegen bei Graffitistraftaten (−1 %) zu verzeichnen.

Rechtskräftige Verurteilungen von Sicherheitskräften in Zusammenhang mit der Schädigung von Kund:innen oder Reisenden sind nicht bekannt.

SICHERHEIT IM DB-KONZERN

Der DB-Konzern gibt jährlich rund 180 Mio. € für die Sicherheit von Kund:innen und Mitarbeitenden aus. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft gehen rund 5.500 Beamt:innen der Bundespolizei und rund 4.300 DB-Sicherheitskräfte mit technischer Unterstützung gemeinsam gegen Straftäter:innen und Störer:innen vor, um die Sicherheit der Kund:innen sowie der Mitarbeitenden zu erhöhen. Das konzernweite Programm Sicher unterwegs 68 fokussiert Maßnahmen, die eine spürbare Erhöhung der Sicherheit für Mitarbeitende sowie Kund:innen bewirken. Verstärkte Präsenz von Sicherheitskräften auf ausgewählten Linien im Fern- und Nahverkehr erhöht die Sicherheit und schreckt Straftäter:innen ab. Besonders im DB-Fernverkehr gab es, gegenüber früheren Jahren, eine deutlich erhöhte Beauftragung der Sicherheitsdienstleistungen. Erstmals gab es diese zusätzlichen Leistungen nicht nur bei besonderen Anlässen wie Fußball-Fanreiseverkehr, sondern auch an frequenzstarken Reisetagen im Regelbetrieb. So profitierten Kund:innen bei DB Regio von insgesamt fast 180.000 Stunden zusätzlicher Präsenz von Sicherheitskräften über die in den Verkehrsverträgen geregelten Einsätze hinaus. In Fernverkehrszügen wurden fast 100.000 zusätzliche Stunden Präsenz erbracht. Das entspricht in beiden Bereichen einer Verdoppelung gegenüber dem Vorjahr und belegt damit das Engagement des DB-Konzerns, Forderungen von Mitarbeitenden und Interessenvertreter:innen nachzukommen und die Bahn für Kund:innen und Mitarbeitende sicherer zu machen.

Auch 2022 ergaben sich durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie zusätzliche Herausforderungen für DB-Mitarbeitende. Es bestand unverändert die Pflicht, in Verkehrsmitteln des DB-Konzerns eine Mund-Nase-Bedeckung zu tragen. Wie schon in den Vorjahren gehörte die Durchsetzung dieser Pflicht zu den Aufgaben von Zugpersonal und Sicherheitskräften. Bei insgesamt abnehmender Akzeptanz für die Maskenpflicht hat sich der Anteil von Konflikten, die zu Angriffen auf Mitarbeitende führten, in diesem Kontext erhöht. Neben Eskalationen bei Fahrausweiskontrollen stellen Konflikte aus der Durchsetzung der Maskenpflicht die nächstgrößere Ursache für Angriffe auf Mitarbeitende dar.

In die Gestaltung neuer Sicherheitsmaßnahmen und die Beauftragung neuer Einsatzkonzepte haben wir die Interessenvertretungen eingebunden. Dabei zeigte sich eine hohe Zustimmung der Interessenvertretungen zu den definierten und umgesetzten Maßnahmen. Das gemeinsame Ziel: der Schutz unserer Mitarbeitenden und Kund:innen.

BEDROHUNGSMANAGEMENT 24/7

Seit zwei Jahren steht das Bedrohungsmanagement Mitarbeitenden rund um die Uhr zur Verfügung, um bei Bedrohungen und persönlichen Belastungen Hilfe zu erhalten. Anzahl und Vielfalt der Meldungen bestätigen den Erfolg dieses Instruments. 2022 verzeichnete das Team Bedrohungsmanagement mehr als 50 Fälle, die eine weiterführende Betreuung ergaben. Dutzende weitere Kontakte mit Betroffenen wurden vermittelt oder unterstützt. Ob erlebte Bedrohung vor, während oder nach dem Dienst oder Belastung aus dem persönlichen Umfeld: Speziell geschulte Mitarbeitende nehmen Meldungen auf und entscheiden über eine Intervention. Dabei reicht die Bandbreite der möglichen Maßnahmen vom sofortigen Polizeieinsatz über dispositive Personalmaßnahmen oder die Unterbreitung von Beratungsangeboten bis zur Aufklärung einer unklaren Situation durch Sicherheitskräfte oder andere Expert:innen.

KONTINUIERLICHER AUSBAU VON VIDEOTECHNIK IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Ein entscheidender Baustein für mehr Sicherheit ist der Einsatz von Videotechnik. Derzeit sind rund 9.000 Kameras an 800 Bahnhöfen im Einsatz. Dies bedeutet einen Anstieg von rund 1.000 Kameras in zwei Jahren. Bis Ende 2024 erhöhen wir die Anzahl der Videokameras auf Bahnsteigen auf rund 11.000 Kameras. Die neuen Kameras zeichnen hochauflösende Bilder auf. Bund und DB-Konzern setzen v. a. auf den Ausbau der Videotechnik und investieren dafür rund 180 Mio. €. Zugriff auf die Aufzeichnungen hat ausschließlich die Bundespolizei. Bis Ende 2024 werden alle großen Bahnhöfe Deutschlands mit moderner Videotechnik ausgestattet. Auch in den Zügen des Regional- und S-Bahn-Verkehrs steigt die Zahl der Kameras: Inzwischen sind mehr als 45.000 Videokameras im Einsatz und sorgen im Fall der Fälle für eindeutiges Beweismaterial. Damit ist der Innenraum von mehr als zwei Dritteln der Nahverkehrsflotte von DB Regio videoüberwacht.

PRÄVENTIONSARBEIT

Die Präventionsarbeit des DB-Konzerns hat 2022 neben inhaltlichen Schwerpunkten im Themenfeld Gefahren an Bahnanlagen viel Aufmerksamkeit bei Behörden, Verbänden und anderen Stakeholdern erfahren. Die Stärkung des Netzwerks und der Aufbau neuer Kommunikationskanäle macht die Prävention sichtbar und erfolgreich. Sechs Präventionsteams sind an Bahnhöfen und Bahnanlagen unterwegs und sensibilisieren zum richtigen Verhalten an Bahnanlagen, klären zu Gefahren des Bahnbetriebs auf und arbeiten gemeinsam mit der Bundespolizei im Bereich der Kriminalprävention. Speziell qualifizierte Mitarbeitende gehen auf Bahnanlagen und in Bahnhöfen in den Dialog mit Personen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Arbeit an Schulen. Die Präventionsteams besuchen Schulen und Jugendeinrichtungen, dort koordinieren sie Informationsveranstaltungen für Kinder und Jugendliche im Bahnbereich. Erstmals wurden in Kooperation mit den Bildungsbehörden der Länder Multiplikatorenschulungen für Lehrpersonal in das Angebot der gesetzlich vorgeschriebenen Fortbildung für Lehrer:innen aufgenommen.

PRÄSENZ UND ENGE ZUSAMMENARBEIT MIT DER BUNDESPOLIZEI

Wir erhöhen weiterhin kontinuierlich die Präsenz eigener Sicherheitskräfte. Die aus inzwischen rund 4.300 DB-Sicherheitskräften gebildeten Doppelstreifen und Einsatzteams werden in allen Regionen von mobilen Unterstützungsgruppen (MUG) mit besonderer Qualifikation für anspruchsvolle Einsätze ergänzt. Über die verkehrsvertraglichen Vorgaben hinaus werden so die Sicherheitsbedürfnisse in Zügen und Bahnhöfen erfüllt. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft ist die Zusammenarbeit von Sicherheitskräften des DB-Konzerns und Beamt:innen der Bundespolizei weiter intensiviert worden. Gemeinsame Übungen, die Vermittlung von Qualifikationen für den Einsatz im Bahnbereich und die gemeinschaftliche Planung und Bewältigung von besonderen Lagen, z. B. beim Fußball-Fanreiseverkehr, sind Ausdruck der Ordnungspartnerschaft und leisten einen konkreten Beitrag für mehr Sicherheit im Bahnbereich.

ÜBERGRIFFE AUF MITARBEITENDE

Die Durchsetzung der coronabedingten Verhaltensregeln hat zu anhaltend hohem Konfliktpotenzial für Mitarbeitende im Kontakt mit Kund:innen geführt. Bei steigenden Fahrgastzahlen haben erneut coronabedingte Situationen eine Verlagerung von Schwerpunkten ergeben und die Anpassung der Sicherheitskonzepte erfordert. Unsere Mitarbeitenden sind 2022 bundesweit rund 3.140-mal angegriffen worden (einschließlich Androhungen und Versuchen, +22 % gegenüber dem Vorjahr). Etwa ein Viertel der Fälle steht in Zusammenhang mit der Durchsetzung von coronabedingten Verhaltensregeln. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit rund der Hälfte sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit einem Drittel der Fälle. Der Rückgang der Betroffenheit von Sicherheitskräften (– 25 %) ist auf weitere gezielte Schulung sowie den Einsatz von Bodycams und Schutzhunden zurückzuführen. Mitarbeitende mit Bodycams oder Schutzhunden wurden so gut wie nicht angegriffen.

AUSBAUSTEIN »SICHER UNTERWEGS«

Mit dem Ausbaustein der Mitarbeitenden »Sicher unterwegs« haben die Mitarbeitenden Sicherheit als zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns definiert. Durch die Zusammenarbeit der Konzernsicherheit mit den Geschäftsfeldern und in Abstimmung mit Mitarbeitenden werden Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit für Mitarbeitende und Kund:innen erhöhen. 2022 stand die Entwicklung der konzernweiten Sicherheitsplattform CSP (Corporate Security Platform) im Mittelpunkt der Aktivitäten. Die CSP erlaubt schnellere Kenntnis von Gefahrenlagen, schneller und gezielter zu reagieren und durch kontinuierliche Auswertung gewonnene Lageerkenntnisse unmittelbar in Sicherheitsmaßnahmen und langfristig in Sicherheitskonzepte einfließen zu lassen. In mehreren Schritten ist die Plattform seit Herbst 2022 in den Echtzeitbetrieb gegangen. 2023 werden alle Mitarbeitenden mit Kundenkontakt direkten Zugang zur Plattform haben.

SICHERHEITSBAHNHOF SÜDKREUZ

DB-Konzern und Bundespolizei entwickeln ihre Sicherheitskonzepte kontinuierlich weiter. Am Bahnhof Berlin Südkreuz ist das gemeinsame Forschungsvorhaben etabliert worden. Gegenstand von Teststellungen und Erprobungen sind z. B. eine leuchtende Bahnsteigkante zur besseren Orientierung oder eine App, mit der Reisende Unterstützung anfordern können. In einer wissenschaftlichen Studie wird zudem eine Software entwickelt und unter Realbedingungen getestet, die künftig helfen könnte, mögliche Gefahrensituationen und Hilfebedarf von Kund:innen zu erkennen.

SICHERHEITSWIRKSAME SOZIALARBEIT IN BAHNHÖFEN

Der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Richard Lutz, Bundesinnenministerin Nancy Faeser und Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing haben eine erweiterte Zusammenarbeit zwischen DB-Konzern, Bundespolizei und den Bahnhofsmissionen vereinbart. Ziel ist das gemeinsame Verständnis einer sicherheitsorientierten Sozialarbeit zur Steigerung von objektiver und subjektiver Sicherheit für alle Bahnhofsnutzer:innen. Die Ausgestaltung der Vereinbarung sieht einen regelmäßigen Dialog und Interessenaustausch der Beteiligten sowie Hospitationen und Fortbildungen zum Perspektivwechsel vor. Auszubildenden der DB Sicherheit werden diese besonderen sozialen Kompetenzen regelmäßig vermittelt. Ziel des Projekts ist es, den oft angenommenen Widerspruch von Sicherheit und Sozialarbeit aufzulösen.

GRÜNE TRANSFORMATION

Kennzahlenübersicht → 69
Grüne Transformation des DB-Konzerns → 70
Klimaschutz → 70
Naturschutz → 74
Ressourcenschutz → 74
Lärmschutz → 77
Weitere Angaben → 78

Vollständige Kreislaufwirtschaft bis 2040

Wir haben den Anspruch, unseren Beitrag für einen nachhaltigen Umgang mit den begrenzten Ressourcen unseres Planeten zu leisten. Dafür streben wir an, bis 2040 DB-konzernweit, mit besonderem Fokus auf dem Systemverbund Bahn, eine vollständige Kreislaufwirtschaft zu erreichen. Daher gehen wir den Ressourcenschutz erstmals ganzheitlich an, erhöhen bis 2030 den Recyclinganteil beim Materialeinsatz von Schienenstahl, Gleisschotter und Betonschwellen signifikant und halten gleichzeitig unsere Recyclingquote für unsere gesamten Abfälle auf einem hohen Niveau von mindestens 95 %.

Fortschritte beim Dieselausstieg

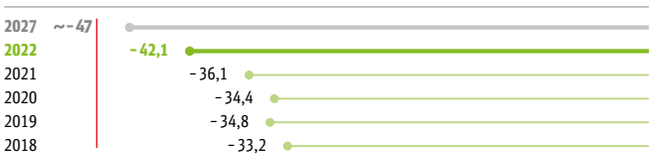
Bis 2040 wollen wir klimaneutral sein. Ein starker Hebel zur Zielerreichung ist der Ausstieg aus dem Diesel durch die Nutzung alternativer Kraftstoffe und innovativer Antriebstechnologien. Wir treiben die Verwendung des klimafreundlichen Biokraftstoffs Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) in unseren Geschäftsfeldern voran. Seit 2022 kommt HVO im Sylt-Shuttle von DB Fernverkehr sowie in vier DB Regio-Teilnetzen zum Einsatz und ist für die Dieselflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Bei Neufahrzeugen testen wir gemeinsam mit Partnern Lösungen für den Betrieb und die Versorgung von Zügen mit grünem Wasserstoff. Seit Dezember 2022 ist im Taunusnetz die weltweit größte mit Wasserstoff betriebene Zugflotte im Einsatz. Neben dem Einsatz von Wasserstoff setzen wir auch auf klimafreundliche Akkutechnologie. DB Regio hat 2022 mit Alstom den ersten Batteriezug im Fahrgastbetrieb erprobt.

TCFD

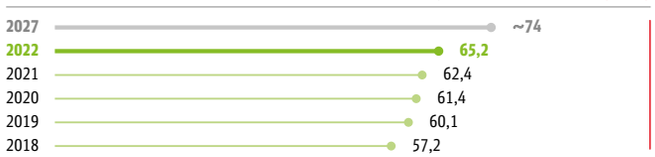
Kennzahlenübersicht

GRÜNE TRANSFORMATION

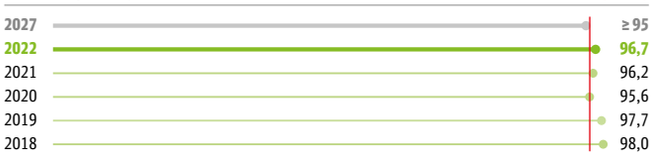
SPEZIFISCHE TREIBHAUSGASEMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2006[1] / in % — Ziel: ≥ – 50 (2030)



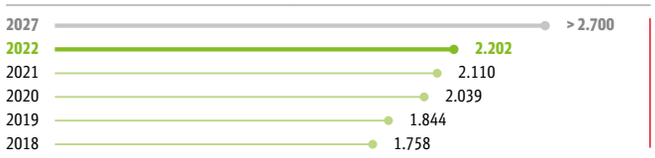
ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX[2] / in % — Ziel: 100 (2038)



RECYCLINGQUOTE[3] / in % — Ziel: ≥95 (2030)



LÄRMSANIERTE STRECKE GESAMT PER 31.12. / in km — Ziel: 3.250 (2030)



[1] Seit 2021 ohne DB Arriva. Ohne Fuhrparkfahrzeuge, stationäre Bereiche DB Schenker und DB Arriva sowie einzelne Bereiche von DB Cargo.
[2] In Deutschland.
[3] Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des Vorjahres. Ohne DB Arriva. Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

TCFD

Grüne Transformation des DB-Konzerns

Nachhaltigkeit bedarf einer ganzheitlichen Herangehensweise. Wir stellen unsere nachhaltige Ausrichtung für den DB-Konzern mit der Grünen Transformation sicher. Sie ist deshalb auch in unserer Strategie Starke Schiene 51 ff. verankert. Wir vergrünen nach und nach all unsere Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie wir arbeiten.

Um die Grüne Transformation voranzutreiben, haben wir vier umweltbezogene Handlungsfelder definiert: Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz. Als DB-Konzern bekennen wir uns auch zu unserer sozialen Verantwortung und beziehen unsere Stakeholder in unser Handeln mit ein. Dabei bilden die folgenden vier Haltungen die Grundlage für unser Handeln: die Verantwortung für ein gutes Miteinander, das Engagement für unsere Gesellschaft, die Stärkung von Vielfalt sowie unsere historische Verantwortung. Dabei haben wir insbesondere die Menschen im Blick, die tagtäglich unser Kerngeschäft prägen: unsere Mitarbeitenden, unsere Kund:innen, unsere Geschäftspartner und die Gesellschaft.

Das ist grün. grün.

Die Umweltmarke »Das ist grün.« steht für die Umweltstrategie des DB-Konzerns, die Grüne Transformation sowie die über 150 dahinterliegenden Maßnahmen aus Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz. Die einzelnen Maßnahmen belegen, wie der DB-Konzern Nachhaltigkeit in der operativen Wertschöpfungskette fest verankert.

TCFD GRI

Klimaschutz

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND KLIMASCHUTZZIEL

Wir wollen bis 2040 klimaneutral werden. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem der Bundesregierung für die Klimaneutralität Deutschlands 45 f. Bei der Definition der Klimaneutralität 288 halten wir uns an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgen damit einem 1,5 °C-Pfad, zu dem wir uns 2022 bekannt haben. Zudem sind wir Teil der UN-Initiative Race to Zero. Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands.

Klimaneutrale DB

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, bündeln wir konzernübergreifend die zugehörigen Aktivitäten unter dem Dach »Klimaneutrale DB«. Das Projekt entwickelt Treibhausgasreduzierungspfade (Ausstiegspläne), verbessert die Transparenz zu geplanten Maßnahmen und optimiert die Lösung übergreifender Herausforderungen zur Treibhausgasreduzierung. Neben den Emissionen durch den Verkehrsbetrieb auf Schiene und Straße werden dabei auch die Emissionen von Gebäuden und stationären Anlagen betrachtet. Geschäftsfeldübergreifend werden neue, klimafreundliche Technologien erprobt und pilotiert. Die Umsetzung unserer Starterpakete für Dieselausstieg bzw. Wärmewende wird ebenfalls durch das Projektteam überwacht und gesteuert.

Denn der reibungsarme Rad-Schiene-Kontakt wird auch zukünftig in einem elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein.

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, unsere negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, haben wir uns anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

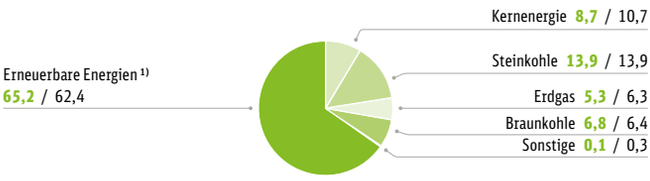
- Bis 2030 werden wir die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Die lange Laufzeit unseres Ziels mit 25 Jahren haben wir aufgrund unserer sehr langlebigen Produktionsmittel gewählt, so finden die Effekte der vielfältigen Effizienzmaßnahmen eine bessere Berücksichtigung. Für die Zielerreichung 2030 und auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern sind unsere wesentlichen Maßnahmen die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für unsere 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 % unserer Transporte im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Ltkm) werden bereits elektrisch durchgeführt.
- Wir planen, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % zu erhöhen.
- Bis spätestens 2038 wollen wir bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.
- Bei unseren Gebäuden und stationären Anlagen haben wir begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe grün. Nr. 147 in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

Auf unserem Weg hin zur Klimaneutralität stehen wir in stetigem Austausch mit unseren Stakeholdern. Wir kooperieren bspw. mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, u. a. im Rahmen der Initiative Shift2Rail, die den Fokus auf Zusammenarbeit bei Forschung und Entwicklung legt. Auch tauschen wir uns regelmäßig mit der Politik aus und nehmen an Arbeitsgruppen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) teil.

Durch einen grünen Ressourceneinsatz sparen wir Treibhausgasemissionen ein. In Cottbus bauen wir derzeit das modernste Instandhaltungswerk Europas. Es setzt neue Maßstäbe bei Bautempo, Innovation, Energieverbrauch und Klimaschutz. Erstmals verwenden wir für den Bau klimafreundlich hergestellten Beton, der im Herstellungsprozess bis zu 30 % weniger CO_2-Emissionen verursacht.

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM BAHNSTROMMIX

DB-BAHNSTROMMIX IN DEUTSCHLAND / in % — 2022 / 2021



Die Daten entsprechen dem Stand der verfügbaren Erkenntnisse und Einschätzungen im Februar des jeweiligen Jahres.
[1] Inkl. zusätzlich beschaffter Strommenge für alle grünen Angebote des DB-Konzerns mit 100 % Ökostrom (z. B. S-Bahn Hamburg oder DBeco plus) und unter Berücksichtigung einer prognostizierten Quote infolge EEG-Förderung.

Auch 2022 haben wir 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, müssen wir unsere Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren, erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung volatil ist, ertüchtigen. Die LuFV III 262f. ermöglicht es uns, 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, setzen wir außerdem auf Sensorik und KI.

TREIBHAUSGASINTENSITÄT

Unseren Fortschritt im Klimaschutz messen wir nicht nur über den Anteil der erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland, sondern auch über die Entwicklung unseres spezifischen Treibhausgasausstoßes im Vergleich zu 2006.

SPEZIFISCHE CO_2e-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 unseres Klimaschutzziels für den DB-Konzern konnten wir 2022 die spezifischen Treibhausgasemissionen weiter reduzieren und liegen dabei deutlich besser als in unserer Prognose aus dem Integrierten Bericht 2021 170. Dies ist u. a. auf den stärker als erwartet ausgefallenen Anstieg der Reisendenzahl infolge der schnellen Nachfrageerholung zurückzuführen. Unsere absoluten Treibhausgasemissionen 78f. 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.

SPEZIFISCHE CO_2e-EMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS NACH VERKEHRSTRÄGERN	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Schienenpersonennahverkehr in g / Pkm	46,9	76,5	-29,6	-38,7	72,6
in Deutschland	44,9	74,1	-29,2	-39,4	67,9
Schienenpersonenfernverkehr in g / Pkm	0,9	1,4	-0,5	-35,7	1,5
Busverkehr in g / Pkm	75,5	100,4	-24,9	-24,8	105,6
in Deutschland	110,5	117,2	-6,7	-5,7	123,1
Schienengüterverkehr in g / tkm [1]	15,9	17,2	-1,3	-7,6	17,0
in Deutschland	14,5	16,2	-1,7	-10,5	16,3
Straßengüterverkehr in g / tkm [2]	80,6	82,0	-1,4	-1,7	87,3
Luftfracht in g / tkm [3]	666,9	657,3	+9,6	+1,5	669,5
Seefracht in g / tkm [3]	5,7	5,5	+0,2	+3,6	5,6

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1–3; Unternehmen im Schienenverkehr werden mit ihrem eigenen Strommix bzw. europäischen Landesmixen berücksichtigt.
[1] Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von / nach China von DB Cargo und DB Schenker. In 2021 können Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass die Werte leicht erhöht sein können.
[2] Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.
[3] Seit 2021 ohne Vor- und Nachläufe.

Um unsere Treibhausgasemissionen weiter zu senken, setzen wir 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 grün. Nr. 164 vorangetrieben. Wir setzen 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 uns 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 grün. Nr. 97 sorgen wir 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 wir unser Klimaschutzziel erreichen wollen. Wir fokussieren uns kurz- und mittelfristig auch auf den Einsatz von Hybridantrieben grün. Nr. 44 in unseren Lokomotiven und Triebzügen. Darüber hinaus investieren wir kontinuierlich in die Erforschung und Anwendung alternativer Antriebe und setzen dabei auf einen technologieoffenen Ansatz. Zu unseren Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gehören v. a. die weitere Elektrifizierung unseres Streckennetzes und die Reduzierung unseres Energieverbrauchs.

SPEZIFISCHER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	0,83	1,37	– 0,54	– 39,4	1,29
in Deutschland	0,82	1,34	– 0,52	– 38,8	1,23
Schienenpersonenfernverkehr in MJ/Pkm	0,23	0,35	– 0,12	– 34,3	0,40
Busverkehr in MJ/Pkm	1,11	1,49	– 0,38	– 25,5	1,56
in Deutschland	1,57	1,66	– 0,09	– 5,4	1,74
Schienengüterverkehr in MJ/tkm [1]	0,28	0,30	– 0,02	– 6,7	0,29
in Deutschland	0,26	0,28	– 0,02	– 7,1	0,28
Straßengüterverkehr in MJ/tkm [2]	1,22	1,23	– 0,01	– 0,8	1,26
Luftfracht in MJ/tkm [3]	9,17	9,29	– 0,12	– 1,3	9,06
Seefracht in MJ/tkm [3]	0,08	0,07	+ 0,01	+ 14,3	0,07

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1–3; Unternehmen im Schienenverkehr sind mit ihrem eigenen Strommix bzw. europäischen Landesmixen einbezogen.
[1] Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker. In 2021 können Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass die Werte leicht erhöht sein können.
[2] Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.
[3] Seit 2021 ohne Vor- und Nachläufe.

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. Wir erwarten, 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 unserer Energieverbräuche im Betrieb ist z. B. die Ausrüstung unserer Lokomotiven mit Fahrassistenzsystemen wie LEADER bei DB Cargo (Integrierter Bericht 2021 115) und RESY bei DB Regio 123 sowie von Bussen mit der Eco-App bei DB Regio (Integrierter Bericht 2021 109), da sie das Fahrverhalten der Fahrer:innen positiv beeinflussen können. Wir modernisieren unsere elektrischen Fahrzeugflotten mit neuen Baureihen, die eine höhere Energieeffizienz aufweisen. Unsere 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 116.

Stationäre Energieverbräuche

ABSOLUTER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH DER STATIONÄREN ANLAGEN DES DB-KONZERNS IN DEUTSCHLAND / in Terajoule (TJ)	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Netzbetrieb	5.128	5.600	– 472	– 8,4	6.086
Personenbahnhöfe	2.519	2.640	– 121	– 4,6	3.693
Instandhaltung Schienenfahrzeuge (Werke)	2.978	2.539	+ 439	+ 17,3	3.007
Sonstige	3.182	4.157	– 975	– 23,5	4.145
Insgesamt	**13.807**	**14.936**	**– 1.129**	**– 7,6**	**16.931**

Indem wir den Primärenergieverbrauch ausweisen, berücksichtigen wir auch vorgelagerte Prozesse zur Energiebereitstellung, wie z. B. die Förderung, Aufbereitung und den Transport von Kraftstoffen oder Prozesse zur Stromerzeugung. Unsere rund 5.400 Bahnhöfe, unsere Stellwerke und Betriebseinrichtungen, unsere 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 grün. Nr. 78 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 sparen wir durch die kontinuierliche Umstellung auf LED-Beleuchtung grün. Nr. 50 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 grün. Nr. 53 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 arbeiten wir 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 grün. Nr. 56 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.

Oberleitungsinseln für Batteriezüge

Beim Einsatz von Batteriezügen grün. Nr. 45 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 (Oberleitungsinseln) für die künftige Versorgung von Akkuzügen begonnen. Ab Ende 2023 kommt diese Zukunftstechnologie erstmalig zum Einsatz und hat bundesweit Vorbildfunktion.

TCFD 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, sind wir in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, von den Auswirkungen des Klimawandels in Deutschland besonders stark betroffen. Dies belegen auch die von uns in 2018 und 2021 beauftragten Studien des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK).

Auch 2022 waren wir 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 uns.

Analyse von Klimaszenarien

2021 untersuchte das von uns 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 erfassen wir 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 berücksichtigen wir in den Klimawirkungsanalysen, die im Rahmen des Chancen-Risiko-Managements durchgeführt werden sollen. Im Ergebnis können wir dann konkrete Anpassungsmaßnahmen identifizieren und bewerten, um die Resilienz des DB-Konzerns 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 setzen wir diverse Maßnahmen um, um die Folgen des Klimawandels auf den DB-Konzern abzumildern: Bei der DB Netz AG befasst sich die Abteilung »Naturgefahrenmanagement« mit Extremwetter-

ereignissen 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 Wintermanagement 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 zuggestützte Böschungsbewässerung zur Betriebserprobung freigegeben, die zukünftig die Durchführung von feuergefährlichen Arbeiten wie dem Schweißen von Schienen auch in Dürreperioden sicher ermöglicht.

Naturschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns ist der Schutz der Biodiversität eine wichtige Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. Bei unseren Aktivitäten, z. B. beim Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur, werden – sofern der Eingriff nicht vermieden werden kann – adäquate Ausgleichsflächen geschaffen, sodass wir alle gesetzlichen Verpflichtungen des Naturschutzrechts erfüllen. Bspw. war es notwendig, für die Bauarbeiten am letzten Bauabschnitt von Stuttgart 21 rund 8.600 Mauereidechsen in speziell angelegte Ausweichflächen umzusiedeln. Auch im Betrieb setzen wir uns anspruchsvolle Ziele zum Schutz der Biodiversität bei der Vegetationskontrolle.

PROJEKT ZU GLYPHOSAT-AUSSTIEG

Für uns steht ein sicherer Bahnbetrieb ebenso wie der Umweltschutz an oberster Stelle. Daher planen wir, ab 2023 auf den Einsatz von Glyphosat zu verzichten. Damit arbeitet der DB-Konzern konsequent an der Umsetzung des bereits 2019 angekündigten Ausstiegs aus Glyphosat. Als Alternative gegen den Bewuchs am Gleis setzen wir 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 stehen wir in einem engen und konstruktiven Austausch mit den Behörden. Neben der chemischen Vegetationskontrolle treiben wir verstärkt auch alternative Verfahren voran und stehen dazu in intensivem Austausch mit anderen europäischen Bahnen. So arbeiten wir u. a. an einer technologischen Weiterentwicklung von Mähapparaten.

FORSCHUNGSPROJEKT BALIN

Mit dem mehrjährigen Forschungsprojekt BALIN grün. Nr. 61 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 grün. Nr. 37 aufgenommen.

Ressourcenschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

GRI

Jedes Jahr werden weltweit mehr Ressourcen verbraucht, als die Natur im selben Zeitraum regenerieren kann. Wir haben durch unsere Bautätigkeiten einen erhöhten Ressourcenbedarf. Das bedeutet für uns, Rohstoffe behutsam einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – wann immer es geht – unsere Abfälle zu recyceln. Im Rahmen einer von uns 2020 durchgeführten Umfeldanalyse wurde die große Bedeutung des Themas Ressourcenschutz durch unsere Stakeholder bestätigt. Im Rahmen diverser Formate unserer Stakeholderdialoge 30 ff. informieren wir unsere Stakeholder über unsere Ziele, Maßnahmen und deren Fortschritt im Bereich Ressourcenschutz.

Wir streben an, bis 2040 DB-konzernweit, mit besonderem Fokus auf dem Systemverbund Bahn, eine vollständige Kreislaufwirtschaft zu erreichen. Unser besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem zunehmenden Einsatz von Recyclingmaterialien und nachwachsenden Rohstoffen. Darüber hinaus sollen unsere beschafften Produkte maximal recyclingfähig sein. Dafür erhöhen wir bis 2030 signifikant die Recyclinganteile in den von uns beschafften Produkten im Vergleich zu 2019. Für unsere zentralen Ressourcen (Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl), die rund 80 % des Gesamt-

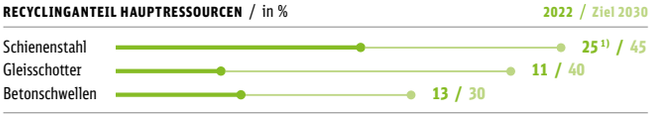
materialeinsatzes im Systemverbund Bahn darstellen, haben wir uns 2022 verbindliche Ziele gesetzt, um deren Recyclinganteil stetig zu erhöhen. Zudem werden wir unsere Recyclingquote auf einem hohen Niveau von mindestens 95 % halten.

Damit leisten wir einen Beitrag für zukünftige Generationen, denn mit unseren Ressourcenschutzmaßnahmen vermeiden wir Versorgungsrisiken und schonen aktiv Rohstoffe. Zudem setzen wir als Europas größtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit unseren Ressourcenschutzzielen einen wichtigen Impuls für eine auf Kreislauf ausgerichtete Wirtschaft. Die Daten für unseren Ressourceneinsatz werden durch die DB Netz AG mithilfe von technischen Systemen erhoben.

Flankierend dazu werden wir über den Aufbau einer transparenten Datenwelt einen umfassenderen Überblick über unseren Ressourcenverbrauch erhalten. Um die Entwicklungen von recycelten und recyclingfähigen Produkten voranzutreiben, bauen wir 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 sind wir bereits mit verschiedenen Akteuren zum Thema Circular Economy vernetzt.

Wir erhöhen den Recyclinganteil bei unseren Hauptressourcen, die rund 80 % unseres Verbrauchs ausmachen, bis 2030 signifikant.

RECYCLINGANTEIL HAUPTRESSOURCEN / in %



Zeitraum 01.10. bis 30.09.
1) Datenstand 2019, Aufbau Datenbasis voraussichtlich bis Ende 2023.

RESSOURCENSCHONUNG

MATERIALEINSATZ IN DER SCHIENENINFRASTRUKTUR	2022	2021	2020
Schotter in Tsd. t	3.471	3.638	3.186
Recyclinganteil in %	11,4	10,7	16,2
Maschinelle Schotteraufbereitung in Mio. t	1,3	1,3	1,5
davon direkt wiederverwendet	0,6	0,7	0,7
Betonschwellen in Tsd.	2.089	2.590	2.400
Recyclinganteil in %	13,3	10,4	10,0

Zeitraum 01.10. bis 30.09.

Für die Instandhaltung des Gleisnetzes haben wir einen Materialkreislauf für Gleisschotter grün. Nr. 51 und Betonschwellen grün. Nr. 73 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 unserer 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 unseren Betriebsrestaurants, beim DB-eigenen Cateringservice sowie in den DB Lounges setzen wir Mehrweggeschirr grün. Nr. 139 ein. Darüber hinaus bieten wir ein Pfandsystem an. Für kleinere Snacks gibt es Pfandgläser. Mit dem Pfandsystem unseres Partners RECUP bieten wir 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 grün. Nr. 149 tragen wir 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 haben wir bereits über 80.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 500 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt.
- Der Einsatz von HVO grün. Nr. 164 ermöglicht es uns, funktionsfähige Dieselzüge 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 grün. Nr. 120 können Energie aus Solar-, Wind- oder Wasserkraft speichern und damit je nach Anwendungsfall noch bis zu zehn Jahre im Einsatz sein. Indem 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 unseres Umweltmanagementsystems grün. Nr. 131 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. Wir treten grundsätzlich als Abfallerzeuger auf und steuern und verantworten 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 110f. 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 unserem internen Abfallmanagement erfassen und entsorgen wir nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Dadurch können wir 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

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

ABFALLMENGE NACH ABFALLARTEN UND ENTSORGUNGSVERFAHREN / in Tsd. t	2022	2021	2020
Bauabfälle	7.657	8.342	7.656
Recycling	7.449	8.069	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	208	273	-
Schrott	363	327	331
Recycling	362	327	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,2	0,1	-
Elektronikschrott	1,3	3,8	1,8
Recycling	0,9	3,3	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,4	0,5	-
Siedlungsabfälle	71,1	55,3	53,6
Recycling	37,8	23,7	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	33,3	31,6	-
Papier	32,6	37,9	31,4
Recycling	31,0	37,2	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	1,6	0,7	-
Altöl	2,0	1,7	1,8
Recycling	1,8	1,4	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,1	0,2	-
Sonstige [1]	61,0	61,7	58,1
Recycling	32,8	32,5	-
Thermische Verwertung und Beseitigung	28,2	29,2	-
Abfall insgesamt	**8.187**	**8.830**	**8.134**
Recycling	7.916	8.495	7.771
Thermische Verwertung und Beseitigung	272	335	-

Erstmalige Erhebung 2021 gem. neuem GRI-Standard 306 Abfall, daher nur bedingt Vorjahreszahlen vorhanden.
Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des Vorjahres.
Einzelwerte summieren sich rundungsbedingt nicht auf.
Ohne DB Arriva. Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.
Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.
[1] Z. B. Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.

- 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, konnten wir 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 führen wir 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 unserem Gesamtabfallaufkommen, sind aber die sichtbarste Fraktion in unseren Zügen und an unseren 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.

ABFALLMENGE VON GEFÄHRLICHEM UND NICHT GEFÄHRLICHEM ABFALL / in Tsd. t	2022	2021
Gefährlicher Abfall	385	477
Anteil Recycling in %	62,0	67,9
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	38,0	32,1
Nicht gefährlicher Abfall	7.802	8.352
Anteil Recycling in %	98,4	97,8
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	1,6	2,2
Abfall insgesamt	**8.187**	**8.830**

Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des Vorjahres.
Einzelwerte summieren sich ggf. rundungsbedingt nicht auf.
Ohne DB Arriva. Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.

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. Wir berücksichtigen auch hierbei einen schonenden Umgang mit Ressourcen sowie Möglichkeiten für das Recycling oder die thermische Verwertung der Abfälle.

Lärmschutz

MANAGEMENTANSATZ UND LÄRMSCHUTZZIEL

Die weitere Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Deshalb arbeiten wir weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels:

- Von 1999 bis 2030 werden wir 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 hatten wir bereits rund 2.000 km erreicht. Bis 2030 werden weitere rund 1.250 km Bestandsstrecken hinzukommen.
- Bis 2050 werden wir 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 Haushaltstitel Lärmsanierung.

Mit unserer Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz, Maßnahmen zum einen vor Ort (Infrastruktur) und zum anderen an der Quelle (Fahrzeuge) durchzuführen, verbessern wir die Akzeptanz der Menschen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene 51 ff.

- Die Güterwagen von DB Cargo sind bereits seit 2020 komplett auf leise Bremsen grün. Nr. 5 umgerüstet. Bis 2025 werden auch unsere 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 grün. Nr. 44. Somit trägt Lärmschutz gleichzeitig zum Klimaschutz bei.

Das innovative Lärmschutzprojekt I-LENA grün. Nr. 54 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 unseren Partnern aus der Industrie wollen wir die Forschung zu und Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben, um wirksamere Lärmschutzmaßnahmen umsetzen zu können.

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE IN DEUTSCHLAND	2022	2021	2020
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	37,7	44,2	75,1
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.484	1.820	1.485
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.202	2.110	2.039
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche gesamt in km	52,1	52,1	49,9
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	33,2	41,2	18,4
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	714	590	1.173

Seit Beginn des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes 1999 haben wir die Lärmbelastung für die Anwohner:innen reduziert. Durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Schallschutzwände grün. Nr. 25, Schallschutzfenster grün. Nr. 101 oder auch Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, sanieren wir die lärmbelasteten Bestandsstrecken. Unser Ziel für die lärmsanierte Strecke haben wir, wie im Integrierten Bericht 2021 170 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 32, 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.

WEITERE ANGABEN

Nachhaltigkeitsberichterstattung 42

TCFD

Klimaschutz | ergänzende Informationen

GRI

TREIBHAUSGASFUSSABDRUCK IM ÜBERBLICK

ABSOLUTE CO_2e-EMISSIONEN NACH FAHRTEN, TRANSPORTEN UND STATIONÄREN ANLAGEN / in Mio. t	2022	2021	2020
Schienenpersonennahverkehr	1,92	1,99	2,06
davon Deutschland	1,56	1,59	1,62
Schienenpersonenfernverkehr	0,04	0,04	0,04
Busverkehr	1,39	1,58	1,50
davon Deutschland	0,56	0,53	0,51
Schienengüterverkehr [1]	1,48	1,70	1,38
davon Deutschland	0,87	0,98	0,92
Straßengüterverkehr [2]	3,32	3,15	2,07
Luftfracht [3]	6,92	7,07	5,45
Seefracht [3]	1,51	1,56	1,92
Sonstige Verkehre [4]	0,11	0,11	0,11
Stationäre Anlagen	1,23	1,32	1,46
Insgesamt	**17,92**	**18,52**	**15,99**

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
Zur Ermittlung der Treibhausgasemissionen verwenden wir den Financial-Control-Ansatz des Greenhouse Gas Protocol. Wir berichten Scope-2-Emissionen entsprechend marktbasiertem Ansatz (»market-based«) und im Scope 3 aufgrund unseres Geschäftsmodells die wesentlichen transportbedingten Emissionen (Kategorie 3.4 nach GHG Protocol).
[1] Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker. In 2021 können Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass die Werte leicht erhöht sein können.
[2] Bis einschließlich 2020 ohne Vor- und Nachläufe aus Land-, Luft- und Seefracht.
[3] Seit 2021 ohne Vor- und Nachläufe.
[4] U. a. DB Connect, innerbetrieblicher Verkehr.

ABSOLUTE CO_2e-EMISSIONEN NACH SCOPE 1–3 / in Mio. t	2022	2021	2020
Scope-1-Emissionen	2,77	3,30	3,04
Anteil an Gesamtemissionen in %	15,5	17,8	19,0
Scope-2-Emissionen [1]	3,05	3,19	3,41
Anteil an Gesamtemissionen in %	17,0	17,2	21,3
Scope-3-Emissionen [2]	12,11	12,02	9,53
Anteil an Gesamtemissionen in %	67,5	65,0	59,7
Insgesamt	**17,92**	**18,52**	**15,99**

Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von/nach China von DB Cargo und DB Schenker. In 2021 können bei diesen Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass die Werte leicht erhöht sein können.
Vorgelagerte brennstoff- und energiebezogene Emissionen (Scope 3.3 gem. GHG Protocol) werden in Scope 1 und 2 berichtet.
Einzelwerte sind gerundet und addieren sich ggf. nicht auf.
[1] Mit marktbasiertem Ansatz ermittelt (»market-based«).
[2] Emissionen der Kategorie 3.4 nach GHG Protocol.

Unser Treibhausgasfußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die wir in einem Kalenderjahr verursachen. Er setzt sich aus

- den von uns verursachten Treibhausgasemissionen des gesamten im Besitz des DB-Konzerns befindlichen Fuhrparks auf der Schiene und Straße, aus stationären Anlagen wie z. B. Bahnhöfen oder Werkstätten (Scope 1 und 2) sowie
- den Emissionen aus den durch den DB-Konzern beauftragten Transporten und Verkehren (Scope 3.4 gem. GHG Protocol) zusammen.

Die absoluten Treibhausgasemissionen sind die Grundlage für die Berechnung der spezifischen Treibhausgasemissionen und unseres Klimaschutzziels 70 ff. innerhalb der dafür getroffenen Abgrenzungen. Außerdem sind sie Gradmesser für die Effizienzmaßnahmen, die wir umsetzen, und bilden eine Basis, um uns mit anderen Unternehmen zu vergleichen. 2022 sind die absoluten Treibhausgasemissionen insbesondere unserer europaweiten Schienengüter- und Busverkehre infolge deutlicher Effizienzverbesserungen im Betrieb sowie einer rückläufigen Betriebsleistung deutlich zurückgegangen. In der weltweiten Logistik liegen sie leicht unterhalb des Vorjahresniveaus.

- Die Scope-2-Emissionen berücksichtigen marktbasierte Mechanismen, d. h., alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen (»market-based«). Gem. Scope-2-Leitfaden des Greenhouse Gas Protocol zu dualem Reporting weisen wir zusätzlich auch Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»location-based«) aus. Wenn wir für die Bilanzierung die jeweiligen nationalen Strommixe zugrunde legen, betragen die Scope-2-Emissionen 4,36 Mio. t CO_2e.
- Den größten Anteil an unseren Treibhausgasemissionen haben unsere Subunternehmer (Kategorie 3.4 nach GHG Protocol). Im Preferred-Carrier-Programm von DB Schenker arbeiten wir bevorzugt mit Reedereien und Fluggesellschaften zusammen, die die modernsten Flotten haben und auf Nachhaltigkeit Wert legen. Die Beratung zur klimafreundlichen Logistik für unsere Kunden ist ein integraler Bestandteil des Leistungsportfolios von DB Schenker und DB Cargo. Darüber hinaus entwickeln wir insbesondere in den Sektorplattformen des World Economic Forum (WEF) Strategien zur Dekarbonisierung des See- und Luftverkehrs.

METHODIK

GRI

Basis für die Treibhausgasbilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie die im DB-Konzern einheitlich verwendeten Emissions- und Energiefaktoren. Quellen für die Faktoren und Methodik sind die DIN EN 16258, das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), das Bilanzie-

rungstool EcoTransIT World, das Umweltbundesamt (UBA), eigene Berechnungen sowie das GHG Protocol und ISO 14064-1. In der Treibhausgasbilanzierung berücksichtigen wir neben dem mengenmäßig wichtigsten Treibhausgas CO_2 die für uns relevanten Treibhausgase Methan (CH_4) und Lachgas (N_2O). Die Global-Warming-Potential-(GWP-)Werte basieren auf dem 5. Sachstandsbericht des IPCC (100-year GWP).

Naturschutz | ergänzende Informationen

VERANTWORTUNG FÜR TIER- UND PFLANZENWELT

Schienenwege, Gebäude und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo wir in die Natur eingreifen, entwickeln wir umweltverträgliche Lösungen zum Ausgleich. Für das Bauvorhaben Ausbau Knoten Bamberg werden auf rund 33 ha im Hauptmoorwald z. B. Maßnahmen zur Wiedervernässung, Waldbaumaßnahmen und Artenschutzmaßnahmen für Zauneidechsen und Fledermäuse umgesetzt. Auch beim Rückbau von Gebäuden und Anlagen sorgen wir für geeignete Nistplätze, z. B. mit dem multifunktionalen Schwalbenturm grün Nr. 154, der neben Schwalben auch anderen Vogelarten und Fledermäusen Platz bietet. Darüber hinaus arbeiten wir aktuell in einem Forschungsprojekt des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung an weiteren Lösungen, um Vögel und Kleintiere an Oberleitungsanlagen noch besser zu schützen.

Vogelschutzmaßnahmen

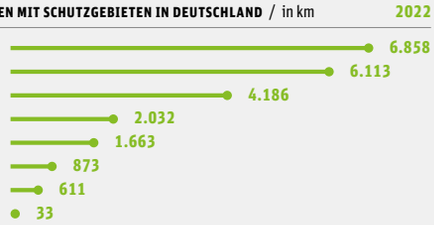
2022 haben wir rund 3.300 Kurzschlussereignisse an Oberleitungsanlagen durch Tiere erfasst. Annähernd unverändert stehen davon rund 93 % im Zusammenhang mit Vögeln und rund 7 % mit kleinen Säugetieren. Im Rahmen der Vollinspektion der Oberleitungen werden zur Verbesserung Vogelschutzmaßnahmen grün Nr. 33 an den Isolatoren durchgeführt. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicher gemacht.

Insektenschutzgesetz

Auf unseren Flächen finden über 50 Millionen Honigbienen grün Nr. 10 ihren Lebensraum. Für Wildbienen und weitere Insekten werden an ausgewählten Bahnhöfen sog. Archen aufgestellt. Auch an unseren Logistikstandorten in den Benelux-Staaten wurden 50 Bienenstöcke aufgestellt und in Frankreich kommen mehrere Bienenkästen als Nisthilfen zum Einsatz. Zur Umsetzung wildbienenfreundlicher Maßnahmen wurden Arbeitshilfen zur Förderung entwickelt, um die ökologische Qualität z. B. von Kompensationsflächen zu erhöhen. Auch bieten künstlich geschaffene Nist- und Überwinterungshilfen Insekten Unterschlupf. Gemeinsam mit Partnern stellen wir die Weichen für eine nachhaltige Bewirtschaftung unserer Flächen.

IT-Systeme zur Dokumentation von Schutzgebieten

BERÜHRUNG VON DB-STRECKEN MIT SCHUTZGEBIETEN IN DEUTSCHLAND / in km — 2022



Schutzgebiete können sich überschneiden.

Wir nutzen geografische Informationssysteme, in denen Daten zu Bahnstrecken und -flächen sowie alle digital verfügbaren Informationen zu Schutzgebieten in Deutschland hinterlegt sind. So können wir schnell Berührungspunkte zwischen Natur und Bahntrassen sowie Flächen des DB-Konzerns ermitteln. In jedem Schutzgebiet gibt es unterschiedliche Einschränkungen und Auflagen, die in Schutzgebietsverordnungen beschrieben werden. Diese sind in unserem System hinterlegt und werden bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Bei Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen in der Eisenbahninfrastruktur berücksichtigen wir den Naturschutz. Ziel ist es, Eingriffe in Natur und Landschaft oder Verstöße gegen Arten- und Gebietsschutz möglichst zu vermeiden. Sollten dennoch Beeinträchtigungen und Konflikte auftreten, kompensieren wir diese durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sowie durch Artenschutz- und Kohärenzsicherungsmaßnahmen. Alle Daten zu diesen Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation (FINK) grün Nr. 59. Damit dokumentieren wir fortlaufend den jeweiligen Stand der Kompensationsverpflichtungen und können somit die gem. Bundesnaturschutzgesetz festgelegte Berichtspflicht an das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erfüllen. Wir haben seit 2014 bis Ende 2022 8.327 Projekte mit insgesamt 53.020 Kompensationsmaßnahmen im System hinterlegt. Darunter sind 18.941 Maßnahmen zum Artenschutz. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Anzahl unserer Projekte mit naturschutzrechtlichen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen um rund 1.000 Projekte jährlich zunimmt.

VEGETATIONSKONTROLLE

2022 lag die Ausbringungsmenge von Herbizidwirkstoffen in unseren Gleisen insgesamt bei 7,3 t (im Vorjahr: 4,9 t). Bei einer Gleislänge von rund 61.000 km wurden rund 19 % (im Vorjahr: 16 %) der Gleise behandelt. Dies entspricht rund 0,6 kg (im Vorjahr: 0,5 kg) Wirkstoff pro Kilometer behandeltem Gleis. Von 2020 bis 2022 wurden alternative Verfahren und Anwendungsstrategien entwickelt und beprobt. Dadurch kann die Ausbringungsmenge von Glyphosat signifikant variieren. Zudem bringen wir Glyphosat nur dort aus, wo die entsprechenden behördlichen Genehmigungen vorliegen. Auch deshalb kann die Ausbringungsmenge variieren.

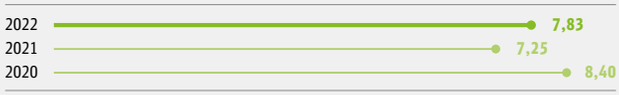
Mit Flazasulfuron, Flumioxazin und Glyphosat kamen bei der Behandlung ausschließlich Wirkstoffe zum Einsatz, die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) speziell für den Gleisbereich zugelassen sind. In den letzten Jahren haben wir eine Vielzahl alternativer umweltverträglicher Verfahren 74 und Anwendungsstrategien entwickelt und erprobt.

Ressourcenschutz | ergänzende Informationen

WASSERVERBRAUCH

Als Wasserverbrauch gilt im DB-Konzern der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. 2022 ist der Wasserverbrauch um 8 % gestiegen (im Vorjahr: um 14 % gesunken). Ein Anstieg ist sowohl im Systemverbund Bahn als auch bei DB Schenker festzustellen. Hauptsächlich verantwortlich für den Anstieg waren die weitgehende Aufhebung der Corona-Maßnahmen, die wieder zunehmende Betriebs- und Verkehrsleistung im Personenverkehr sowie die wieder zunehmende Anwesenheit von Mitarbeitenden in Büros. Hinzu kommen der Anstieg der Baumaßnahmen bei DB Netze Fahrweg sowie die Optimierung der Datendokumentation bei DB Schenker. Bei DB Arriva ist ein Rückgang zu verzeichnen.

VERBRAUCHTES WASSER / in Mio. m³



Beinhaltet jeweils die Verbräuche von DB Schenker aus dem Vorjahr.

GRI

Luftreinhaltung

ABSOLUTE LUFTSCHADSTOFFEMISSIONEN PER 31.12. / in t	2022	2021	2020
Partikelemissionen	3.862	5.299	5.758
Stickoxidemissionen (NO_x)	92.699	105.079	102.324
Schwefeldioxidemissionen (SO_2)	19.729	14.651	13.350
Kohlenwasserstoffemissionen (NMHC)	7.865	7.782	7.203

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3.
Bis einschließlich 2020 ohne Schienengüterverkehre von / nach China von DB Cargo und DB Schenker.
Seit 2022 inkl. stationärer Verbrennungsprozesse und Korrektur der rechnerischen Überschätzung der SO_2-Reduzierung in der Seefracht.

Unsere wichtigste Maßnahme zur Verminderung von Luftschadstoffemissionen ist die stetige Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Einen wichtigen Beitrag leistet auch der hohe Anteil des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs, da bei elektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugen bis auf Abriebe keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern nur bei der Stromerzeugung. Grundlage für die Berechnung sind Kraftstoffverbräuche und die Zusammensetzung unserer Fahrzeugflotte. Seit Mitte 2018 setzen wir auf unseren innerstädtischen Baustellen ausschließlich emissionsarme Baufahrzeuge GRI Nr. 11 und -maschinen ein. Unsere verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen werden durch die Seefracht dominiert, bei Rußpartikeln machen sie rund 68 % aus. Hier führen wir unsere Zusammenarbeit mit den Carriern in diversen Industrieforen fort, in denen auch der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen gemeinschaftlich adressiert wird. Zudem gelten in der Schifffahrt weltweit seit Januar 2020 verschärfte gesetzliche Regelungen für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen zur Reduzierung von Luftschadstoffen. Durch eine zu optimistische Berücksichtigung dieser gesetzlichen Verschärfung in 2020 und 2021 und deren Korrektur in 2022 kommt es zu einem scheinbaren Anstieg der SO_2-Emissionen in 2022.

ABGASNORMEN UNSERER FAHRZEUGE

Unsere Schienen- und Straßenfahrzeuge erfüllen die aktuellen Euro-Normen und sorgen so für einen niedrigeren Schadstoffausstoß. Unsere für Langstrecken eingesetzten Lkw haben die höchsten Euro-Normen V und VI und unsere komplette Pkw-Flotte verfügt über die Abgasnorm Euro 6. Im Schienenverkehr fahren seit 2020 rund 16 % der Fahrzeuge unserer Flotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC 0. Der Anteil an Schienenfahrzeugen mit schadstoffarmer Elektrotraktion bleibt mit rund 62 % auf einem hohen Niveau. Bei unseren Bussen gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf rund 88 % (im Vorjahr: rund 82 %).

METHODIK

Basis für die Bilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie relevante Emissionsfaktoren (EFA). Für die Berechnung der EFA wird die Verteilung unserer Flotten nach Schadstoffnorm berücksichtigt. Des Weiteren werden Grenzwerte für Schienenfahrzeuge (EU-RL 97/68/EG, EU-RL 2004/26/EG, EU-Verordnung 2016/1628), das Emissionsberechnungsmodell TREMOD, das Bilanzierungstool EcoTransIT World sowie eigene Berechnungen herangezogen. Die Bilanzierung der stationären Emissionen erfolgt unter Zugrundelegung von EFA, die für den DB-Konzern vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) bereitgestellt werden.

Umweltmanagement

UMWELTMANAGEMENTSYSTEM

ANTEIL UNTERNEHMEN DES DB-KONZERNS MIT ZERTIFIZIERTEM UMWELTMANAGEMENTSYSTEM NACH ISO 14001 PER 30.11. / in %	2022	2021	2020
DB-Konzern	46	47	48
In Deutschland	21	20	22
In Europa (ohne Deutschland)	51	53	53
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	75	73	76

Unsere Umweltziele werden durch ein konzernweites Umweltmanagementsystem nach DIN ISO 14001 unterstützt, dessen konforme Verankerung in unserem Konzernregelwerk 185 ff. von einem unabhängigen Institut bestätigt wurde. Darauf aufbauend setzten 2022 78 % (im Vorjahr: 77 %) unserer 255 umweltrelevanten Konzerngesellschaften ein entsprechendes Umweltmanagementsystem ein. Die Einhaltung und die Weiterentwicklung des konzernweiten Umweltmanagementstandards erfolgen durch den Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt. 2022 wurden keine signifikanten Bußgelder oder anderen Strafen wegen Umweltvergehen gegen DB-Konzernunternehmen erlassen.

Mitarbeitende für den Umweltschutz

Wir bieten unseren Mitarbeitenden Umweltfachschulungen zu Themen aus den Handlungsfeldern der Grünen Transformation an. Im Klimaschutz haben Mitarbeitende z. B. die Möglichkeit, sich im Energiemanagement nach DIN 50001 schulen zu lassen. 2022 fanden 80 Veranstaltungen (im Vorjahr: 80) mit rund 1.340 Teilnehmenden (im Vorjahr: rund 1.430) in Deutschland statt.

MITARBEITENDE

Kennzahlenübersicht → 81
Managementansatz und Ziele → 82
Personalplanung → 82
Personalgewinnung → 83
Führung, Qualifizierung und Transformation → 84
Arbeit der Zukunft → 86
Mitarbeitendenzahl und -struktur → 89
Weitere Angaben → 89

Hilfe für die Ukraine

Ein Krisenstab koordiniert direkt nach Ausbruch des Ukraine-Kriegs schnelle Hilfe einschließlich Sozialberatung und Wohnraumangeboten für geflüchtete Menschen.

Mitarbeitendenzufriedenheit

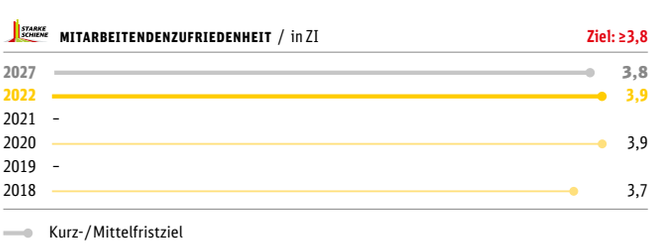
Ergebnisse der sechsten konzernweiten Mitarbeitendenbefragung: Das Team DB zeigt Stärke und Zusammenhalt in herausfordernden Zeiten. Die Strategie Starke Schiene wirkt hierbei als wichtiger Anker.

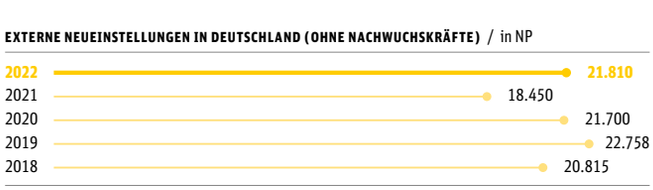
Personaloffensive weiter erfolgreich

Der DB-Konzern rekrutiert erfolgreich auf einem umkämpften Arbeitsmarkt. Die strategische Entscheidung, auch während der Corona-Pandemie weiter einzustellen, erweist sich als vorausschauend und richtig. Rund 5.000 DB-Nachwuchskräfte starteten 2022 in Ausbildung oder Studium.

Kennzahlenübersicht

MITARBEITENDE





Mitarbeitende, die bereits ihren ersten Arbeitstag im DB-Konzern absolviert haben.

Managementansatz und Ziele

Gesellschaftliche Ereignisse, wie die Corona-Pandemie, der Ukraine-Krieg oder die Inflation, verbunden mit entsprechenden Zukunftsängsten, haben direkte Auswirkungen auf unser Geschäft, unsere Kunden und insbesondere auch unsere Mitarbeitenden. Die Ziele der Starken Schiene fest im Blick, legen wir auch in diesen herausfordernden Zeiten die Grundlage für eine erfolgreiche Mobilitätswende.

Unser strategisches Ziel »100.000 Mitarbeitende« steht für unseren Einsatz, auf einem stark umkämpften Arbeitsmarkt Menschen für die Mitarbeit im DB-Konzern zu begeistern, sie zukunftssicher zu qualifizieren und ihnen eine langfristige Perspektive im DB-Konzern zu bieten. »100.000 Mitarbeitende« steht im Kontext der Starken Schiene 51 ff. auch dafür, die Grüne Transformation 69 ff. gemeinsam zu gestalten. Unsere Personalstrategie gibt uns hierfür einen passenden Rahmen: vorausschauende Personalplanung, innovative Personalgewinnung, ganzheitlicher Ansatz von Führung, Qualifizierung und Transformation, aktive Gestaltung von Arbeit der Zukunft und Diversity.

Den DB-Konzern robuster zu machen bedeutet, Personalressourcen vorausschauend zu managen, die richtigen Mitarbeitenden zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben und frühzeitig mögliche Kapazitätsengpässe zu erkennen. Das sind Aufgaben unserer Personalplanungssysteme, die wir weiterentwickeln und im DB-Konzern verankern.

Um im umkämpften Arbeitsmarkt potenzielle Mitarbeitende für unsere vielfältigen Berufsbilder und Einstiegsmöglichkeiten zu begeistern, setzen wir auf innovatives Personalmarketing und Recruiting und entwickeln unsere Beschäftigungsbedingungen stetig weiter. Attraktive Beschäftigungsbedingungen helfen uns nicht nur, offene Personalbedarfe trotz des angespannten Arbeitsmarktes zu decken, sondern sorgen auch für eine hohe Mitarbeitendenbindung.

Die fachliche Qualifikation unserer Mitarbeitenden ist ein weiterer wichtiger Erfolgsfaktor. Schon im Onboarding-Prozess sorgen wir für schnelle Orientierung im neuen Arbeitsbereich. Langfristig sichern wir die Leistungsfähigkeit und Handlungssicherheit unserer Mitarbeitenden mit zielgerichteten Qualifizierungsprogrammen und -angeboten. Im Rahmen des Konzernprojekts »Lernen@DB« entwickeln wir eine moderne und zukunftsfähige Lerninfrastruktur, die sich an dem Zielbild eines konzernweiten Lernökosystems orientiert.

Die Innovationskraft unserer Organisation ergibt sich aus wertschätzender, ergebnisorientierter Zusammenarbeit, die wir mit unserem »Kompass für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern fördern. Der Kompass ist unser kulturgebendes Element zur Orientierung für Führungskräfte und Mitarbeitende und fließt in die Ausgestaltung und Konzeption aller HR-Produkte und Prozesse ein.

Vielfalt und Weltoffenheit sind nicht nur unsere Grundprinzipien, sondern auch ein immanenter Kernbestandteil unserer Kultur. Wir wertschätzen unterschiedliche Perspektiven, Werte und Erfahrungen unserer vielfältigen Belegschaft und versuchen stets, als DB-Konzern Zeichen für mehr gesellschaftlichen Zusammenhalt zu setzen. Hierfür betreiben wir ein aktives Diversity-Management. Im Rahmen der Konzerninitiative »Einziganders.« werden entsprechende Maßnahmen und Aktivitäten im DB-Konzern gebündelt und gefördert.

Die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden und den aktuellen Zustand unserer Unternehmenskultur messen wir konzernweit regelmäßig mit unserer Mitarbeitendenbefragung und im Systemverbund Bahn mit unserem Kulturbarometer. Im konzernweiten Prozess der »Mitarbeitenden-Werkstätten« werden die Ergebnisse teamübergreifend ausgewertet und entsprechende Veränderungs- und Verbesserungsmaßnahmen ausgearbeitet. Dass Partizipation und Mitgestaltung bei uns im DB-Konzern einen hohen Stellenwert haben, zeigt sich auch darin, dass 15 Ausbausteine der Mitarbeitenden 53 f. als Kernbestandteil in der Starken Schiene verankert sind.

Um auch zukünftig ein attraktiver und innovativer Arbeitgeber zu sein, beschäftigen wir uns frühzeitig mit Zukunftsthemen wie den Auswirkungen des digitalen Wandels. So versuchen wir wichtige Herausforderungen rechtzeitig und nachhaltig anzugehen. Als Rahmen hierfür dient die Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.« mit ihren Zukunftslabs, Dialogformaten und Kooperationen. Mit dem Transformationsprojekt Smart HR sorgen wir für Standardisierung und Vereinfachung unserer HR-Prozesse und nutzen die Potenziale der Digitalisierung, für mehr Effizienz und Schlagkraft, ganz im Sinne der Starken Schiene.

Personalplanung

Um den DB-Konzern robust aufzustellen, benötigen wir 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 arbeiten wir daran, Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und Mitarbeitende optimal einzusetzen.

Im Sinne einer performanten Personalsteuerung führen wir eine 18-monatige rollierende Prognose für betriebliche Schlüsselfunktionen im Rahmen eines regelmäßigen Berichtswesens durch. Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügen wir über ein Instrument zur Analyse unserer längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dies verschafft uns einen systematischen Blick über die nächste Dekade bei den strategisch relevanten Tätigkeiten.

Wir arbeiten derzeit an einer Weiterentwicklung unserer 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. Wir schaffen Synergien zwischen den unterschiedlichsten zukunftsorientierten Weiterentwicklungsprojekten.

Personalgewinnung

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Auch 2022 haben wir unsere 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« gewannen wir einen Red Dot Design Award und einen Trendence-Award. Der Deutsche Digital Award zeichnete uns mit Bronze für die Schüler:innen-Kampagne »Kein Stress. Was machen. Bei der Bahn.« aus. Zudem wurde der Launch unserer Arbeitgeberkampagne für 2023 »Was ist dir wichtig?« auf Basis einer neu entwickelten, global geltenden Employer Value Proposition (Arbeitgebermarkenversprechen) vorbereitet.

Darüber hinaus haben wir unsere Diversity-Recruiting-Strategie weiterentwickelt. U. a. geben wir durch unser 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, bieten wir für Recruiter:innen und am Einstellungsprozess beteiligte Personen Unconscious-Bias- und Bewertungsfehlertrainings sowie Diversity-Recruiting-Werkstätten an. Außerdem gehören wir zum Netzwerk der »Fair Company Initiative«, die sich für Fairness in der Arbeitswelt einsetzt.

Damit wir als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar sind und das Ziel »30 % Frauen in Führung« bis 2024 erreichen, wurde auch 2022 der DB-Weltfrauenmonat als eine Maßnahme unserer Frauenrecruitingstrategie umgesetzt. Im März 2022 haben wir die Rollen getauscht und uns 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 Livestream »Deutschlands größtes Bewerbungsgespräch« mit rund 1.200 Anmeldungen und rund 500 eingereichten Fragen. Insgesamt konnten wir allein im März 2022 718 Frauen neu einstellen, deutlich mehr als in den anderen Monaten. Für unsere Frauenrecruitingstrategie gewannen wir den Deutschen Personalwirtschaftspreis in der Kategorie »Recruiting und Employer Branding«. Als bester Arbeitgeber für Frauen im Eisenbahnsektor erhielten wir den »Women in Rail Award 2022« der Europäischen Union.

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

- Auf unserem Karriereportal waren alle Informationen zum Arbeiten in Deutschland, ein Überblick zu unserem Beratungsangebot 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 konnten wir 75 als neue Kolleg:innen begrüßen. Für unser Beratungs- und Unterstützungsangebot wurden wir mit einem Trendence-Award in der Sonderkategorie »Unternehmen helfen Menschen« ausgezeichnet.

Um auf dem Arbeitsmarkt ein Zeichen für Klimaschutz zu setzen und uns als nachhaltiger Arbeitgeber zu positionieren, haben wir 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 Pflanzzertifikat.

Bei der Ansprache unserer Zielgruppen haben wir weiterhin auf Innovation gesetzt: Ein Beispiel ist die DB Job-Welt. Hier trafen wir Kandidat:innen aller Zielgruppen in den Hauptbahnhöfen Leipzig und Frankfurt am Main vor Ort und haben eine individuelle Beratung zu regionalen Einstiegsmöglichkeiten angeboten.

Außerdem wurde unser Karriereportal 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.

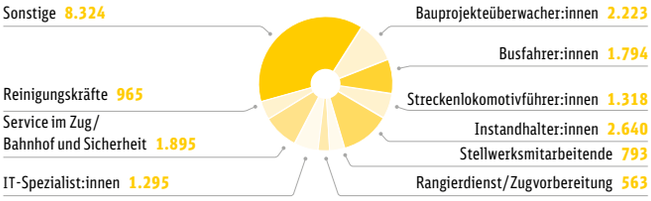
Der DB-Konzern wurde zudem mit weiteren wichtigen Branchenpreisen ausgezeichnet: Für unseren selbst entwickelten Stellenanzeigengenerator »DB Jack – Job Ad Construction Kit« gewannen wir einen Trendence-Award. Der Art Directors Club ehrte uns mit zwei Bronze-Nägeln und einer Auszeichnung in den Kategorien »Digital Product Augmented Reality«,

»Motion Design Social Media« und »Dialog Activation Social Media«. Darüber hinaus sind wir 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.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN IN DEUTSCHLAND (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) / in NP 2022



Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichneten wir 2022 21.810 externe Neueinstellungen in Deutschland (im Vorjahr: 18.450). So leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung unseres zentralen strategischen HR-Ziels und zur Robustheit des DB-Konzerns.

Führung, Qualifizierung und Transformation

QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

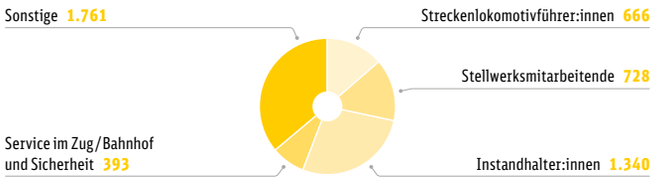
Wir sind einer der größten Ausbilder in Deutschland und bilden in rund 50 Ausbildungsberufen und 25 dualen Studiengängen aus. So haben junge Menschen bei uns auch in unsicheren Zeiten sichere Berufsperspektiven, denn wir bieten Auszubildenden und dual Studierenden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung grundsätzlich eine unbefristete Übernahme an.

NACHWUCHSKRÄFTE IN DEUTSCHLAND PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
Auszubildende [1]	11.869	11.668	11.356
Studierende im dualen Studium [1]	1.398	1.316	1.237
Trainees [2]	195	128	151
Praktikant:innen [2]	593	667	683
»Chance plus«-Teilnehmende	132	184	211
Insgesamt	**14.187**	**13.963**	**13.638**

[1] Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (i. d. R. drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium).
[2] Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden.

Um die zusätzlichen Mitarbeitenden gut und schnell qualifizieren zu können, erhöhen wir kontinuierlich unsere Kapazitäten.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN AUSZUBILDENDE UND STUDIERENDE IM DUALEN STUDIUM IN DEUTSCHLAND / in NP 2022



Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.

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 haben wir 2022 im Systemverbund Bahn rund 110.000 (im Vorjahr: rund 103.000) Bewerbungen erhalten. Das zeigt, dass wir gerade bei jungen Menschen in Zeiten der Diskussionen um Klimawandel, Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein attraktiver Arbeitgeber sind. Nach wie vor starteten die meisten Auszubildenden in den Berufen Eisenbahner:in im Betriebsdienst und Elektroniker:in für Betriebstechnik.

Wir beteiligen uns 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.

Weitere Informationen im Abschnitt Nachwuchssicherung 90.

MITARBEITENDENBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

Neue Ansätze und leistungsfähige Prozesse bei der Mitarbeitendenbindung und -entwicklung sind entscheidend für mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern. Wir fördern Mitarbeitende in verschiedenen Themenfeldern:

- **Leisten:** »mein Performance Management« stellt den ehrlichen Dialog über Leistung in den Mittelpunkt, mit dem Ziel, unsere Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. 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« entwickeln wir 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) stellen wir uns schlagkräftig auf und bieten 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 unserer Onboarding-Plattform stellen wir 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 sind wichtig für das Ankommen und die Bindung. Mit unserem 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 fördern wir 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 Führungskräfteschulungen integriert und erste Auswahlverfahren für Führungskräfte danach ausgerichtet.

Weitere Informationen im Abschnitt Personalentwicklung 89 ff.

15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

2022 wurden weitere Ausbausteine der Mitarbeitenden 53 f. identifiziert und ausgearbeitet. In diesem Rahmen werden die wichtigsten Anliegen der Mitarbeitenden priorisiert und mit Vorstandsunterstützung umgesetzt.

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT UND UNTERNEHMENSKULTUR

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT	2022	2021	2020
Mitarbeitendenzufriedenheit [1] in ZI	3,9	–	3,9
Kompassindex [2] in %	–	49	–

[1] Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird alle zwei Jahre auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) erhoben.
[2] In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung wird für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0 % bis 100 %, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt.

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 in unserem MAB-Prozess 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 Kulturbarometer durchgeführt, eine Stichprobenerhebung im Systemverbund Bahn in Deutschland, mit der der Kompassindex gemessen wird.

Arbeit der Zukunft

Um unsere Innovationsfähigkeit zu stärken und uns zukunftssicher aufzustellen, wollen wir die Arbeit der Zukunft aktiv gestalten. Wichtig ist uns hierbei die Einbeziehung aller Mitarbeitenden, insbesondere derer, die in operativen Tätigkeiten maßgeblich zum Erfolg beitragen.

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Wir entwickeln 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 haben wir das Bündnis für unsere Bahn (Integrierter Bericht 2020 93) unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund haben wir uns im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigten wir uns 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 haben wir uns 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

Wir werden den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen der Mitarbeitenden bei der Arbeitszeitgestaltung gerecht. Unsere Bemühungen, Flexibilisierungsmöglichkeiten in der Arbeitszeitgestaltung stetig weiterzuentwickeln, zahlt 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 unsere Mitarbeitenden mehrere Wahlmöglichkeiten. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Mitarbeitende Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. 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 stärken wir im Rahmen von betrieblichen Arbeitszeitprojekten die Beteiligung und Partizipation der Mitarbeitenden an der Arbeitszeitgestaltung sowie die Individualisierung der Arbeitszeitgestaltung.

Weitere Informationen im Abschnitt Sozial- und Nebenleistungen 92f.

Mobilitätsleistungen und geförderter Wohnraum

Mit einer digitalen Wohnungsbörse erleichtern wir unseren Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig haben wir die Zusammenarbeit mit Wohnungsgesellschaften intensiviert und vertraglich modernisiert. Wir haben Kooperationsverträge mit sechs Wohnungsunternehmen, die unseren Mitarbeitenden Zugang zu einem Pool von rund 600.000 Wohnungen ermöglichen. Wir achten bei der Auswahl der Kooperationspartner neben der Lage der Wohnungen auch auf die durchschnittlichen Miethöhen. Zusätzlich analysieren wir die Bedarfslage unserer Mitarbeitenden, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und bei Bedarf umsetzen zu können.

Wir streben an, unseren Mitarbeitenden ein vielseitiges, grünes, flexibles und unkompliziertes Mobilitätsportfolio aus v. a. DB-eigenen Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad, ein Mitarbeitenden-Tarif für unser Bikesharing-Angebot »Call-a-Bike« oder auch die Fahrvergünstigungen bilden hierbei den Grundstein. Außertarifliche und leitende Angestellte können darüber hinaus unser Carsharing-Angebot Flinkster nutzen und die BahnCard 100 statt eines Firmenwagens wählen. Auch für den Weg zur Arbeit ermöglichen wir unseren 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 konnten wir wichtige Mobilitätsangebote durchgehend gewährleisten. Hieran hat insbesondere unsere Krisenstabsarbeit des betrieblichen Gesundheitsmanagements einen wichtigen Anteil. Das betriebliche Gesundheitsmanagement folgt mit seinen Aktivitäten und Schutzmaßnahmen dem deutschen Nationalen Pandemieplan, den Arbeitsschutzregelungen des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS) und Vorsorgeempfehlungen des Robert-Koch-Instituts. Ziele der Krisenstabsarbeit 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.

Wir unterstützen die Gesundheit unserer Mitarbeitenden aus einer ganzheitlichen Perspektive und verknüpfen 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 verfügen wir über ein differenziertes internes Betreuungsangebot sowie über einen schnellen Zugang zu zeitnaher externer notfallpsychologischer Betreuung.

Weitere Informationen im Abschnitt Arbeitsschutz und Gesundheitsmanagement 93f.

DB-internes Impfangebot

Zur Unterstützung der Corona-Impfkampagne in Deutschland gab es für unsere Mitarbeitenden ein eigenes Impfangebot. Dazu haben wir an zehn zentralen Standorten vorübergehend eigene Impfzentren eingerichtet und diese selbstständig mit Unterstützung durch die betriebsärztlichen Dienstleister PIMA und ASAM prevent betrieben. Des Weiteren bieten wir auch 2023 an 20 Gesundheitszentren unseres betriebsärztlichen Dienstleisters ias AG alle Corona-Impfungen von der Grundimmunisierung bis zur dritten Auffrischungsimpfung gem. STIKO-Empfehlung an.

Mobiles Arbeiten

Wir gehen 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 unterstützen wir bei der Orientierung in der neuen hybriden Arbeitswelt und stärken 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 erarbeiten wir mit der HR-Trendmap regelmäßig eine Übersicht der relevanten HR-Zukunftstrends, die wir auf verschiedenen Ebenen im DB-Konzern diskutieren, um Ableitungen für Maßnahmen, Projekte und Initiativen zu treffen.

Auch 2022 wurde wieder unsere 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.

2022 haben wir 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 Livetrainings 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 verfolgen wir die Ablösung unseres aktuellen Personalmanagementsystems durch eine cloudbasierte Lösung, in der Mitarbeitende über digitale Services HR-Produkte jederzeit und ortsunabhängig nutzen können. Wir befinden uns derzeit in der Implementierungsphase, die bis 2024 geht, der Go-live des Systems erfolgt frühestens im November 2023.

Mitarbeitendenzahl und -struktur

MITARBEITENDE PER 31.12. / in VZP	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
DB Fernverkehr	19.139	18.790	+ 349	+ 1,9	18.794
DB Regio	37.738	37.220	+ 518	+ 1,4	37.159
DB Cargo[1)]	31.167	30.753	+ 414	+ 1,3	30.052
DB Netze Fahrweg	52.510	51.290	+ 1.220	+ 2,4	50.330
DB Netze Personenbahnhöfe	6.997	6.811	+ 186	+ 2,7	6.525
DB Netze Energie	1.943	1.900	+ 43	+ 2,3	1.861
Sonstige	59.992	58.345	+ 1.647	+ 2,8	57.878
Systemverbund Bahn[1)]	**209.486**	**205.109**	**+ 4.377**	**+ 2,1**	**202.599**
DB Arriva	38.059	43.189	- 5.130	- 11,9	46.008
DB Schenker[1)]	76.591	75.418	+ 1.173	+ 1,6	74.161
DB-Konzern	**324.136**	**323.716**	**+ 420**	**+ 0,1**	**322.768**
Konsolidierungskreis-änderungen	- 2.235	- 4.688	+ 2.453	- 52,3	-
DB-Konzern - vergleichbar	**321.901**	**319.028**	**+ 2.873**	**+ 0,9**	**322.768**

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

[1)] Werte für 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 angepasst.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist per 31. Dezember 2022 auf vergleichender Basis gestiegen. Wesentliche Treiber:

- Bereich Sonstige: steigende Geschäftsaktivitäten bei der E.C.O. Group sowie gestiegene Fertigungstiefe und Ausbau innovativer Themenfelder bei DB Systel.
- DB Netze Fahrwege: Aufbau v. a. auf Anstieg im Bauprojektmanagement zurückzuführen.
- DB Cargo: konzerninterne Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 von DB Schenker.
- DB Schenker: Übernahme von USA Truck und positive Entwicklung in der Luft- und Seefracht.
- DB Regio: im Wesentlichen durch die Übernahme der Abellio-Verkehre 121f.
- DB Arriva: Rückgang im Wesentlichen durch Verkauf von Aktivitäten in Schweden und Portugal 160.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN PER 31.12. / in VZP	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Deutschland	212.188	209.763	+ 2.425	+ 1,2	207.996
Europa (ohne Deutschland)	78.908	84.260	- 5.352	- 6,4	85.699
Asien / Pazifik	18.006	16.985	+ 1.021	+ 6,0	16.764
Nordamerika	11.299	9.256	+ 2.043	+ 22,1	9.027
Übrige Welt	3.735	3.452	+ 283	+ 8,2	3.282
DB-Konzern	**324.136**	**323.716**	**+ 420**	**+ 0,1**	**322.768**

Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands blieb per 31. Dezember 2022 mit rund 35 % unverändert.

VERBUNDENHEIT DER MITARBEITENDEN / in Jahren	2022	2021	2020
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	16	16	17
Altersdurchschnitt	44	45	45

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

FRAUEN PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
DB-Konzern	84.221	82.226	81.716
Anteil in %	25,0	24,4	24,3
Deutschland	52.458	51.177	50.568
Anteil in %	23,7	23,4	23,3

WEITERE ANGABEN

Nachhaltigkeitsberichterstattung 42

Personalentwicklung | ergänzende Informationen

AUS- UND WEITERBILDUNG

Der überwiegende Teil der Aus-, Fort- und Weiterbildung erfolgt durch DB Training, Learning&Consulting als konzerninternem Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in rund 31.000 Veranstaltungen für rund 290.000 Teilnehmende pro Jahr. Mehr als 3.000 Qualifizierungsangebote richten sich an DB-Mitarbeitende. Qualifizierungen werden in Präsenz, digital oder kombiniert in Blended-Learning-Konzepten angeboten. Eine moderne Infrastruktur ermöglicht Platz für Kreativität, neue Lösungen sowie neue digitale Lernformate, wie Virtual-Reality-(VR-)Trainings. Auch 2022 wurden bestehende Lernformate weiterentwickelt und auf einen stark digitalisierten Arbeitsalltag hin angepasst. Eine praxisnahe Ausbildung spielt eine entscheidende Rolle, damit die Mitarbeitenden gerade in sicherheitsrelevanten Bereichen Handlungssicherheit gewinnen. Vor diesem Hintergrund investieren wir in den Ausbau von Praxisanlagen: In Maschen wurde im Sommer 2022 ein neues Lehrstellwerk in Betrieb genommen, in Delitzsch besteht an einem neuen Praxisstandort seit Anfang September 2022 die Möglichkeit, ein Gesamtverständnis für das System Bahn in seiner Komplexität zu entwickeln.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für rund 10.700 Führungskräfte und (Chef-)Expert:innen. Das Portfolio bietet Qualifizierungsangebote entsprechend den individuellen Karriere- und Entwicklungsphasen, um sie zu befähigen, die Anforderungen an Führung und die strategischen Handlungsfelder des DB-Konzerns umzusetzen.

DB-Mitarbeitende haben die Möglichkeit, berufsbegleitend zu studieren. Es gibt zwei verschiedene Programme (DB University und DB Masterprogramm), die Bachelor- oder Masterabschlüsse finanzieren und zeitlich unterstützen. DB University richtet sich an Fachkräfte, die ihre Berufserfahrung zur Erlangung eines Bachelor-Abschlusses anerkennen lassen können. Außerdem bietet die DB University Studienunterstützung und interne Weiterbildungskurse während der gesamten Zeit. Das DB Masterprogramm bietet mindestens 30 Mitarbeitenden pro Jahr die Teilnahme an.

Die Berufsausbildung ist ein wichtiger Stellhebel, um den Herausforderungen aus dem Fachkräftemangel zu begegnen. Die Ausbildungsplätze im DB-Konzern wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Dementsprechend wurden und werden die Ausbildungswerkstätten im gewerblich-technischen Bereich erweitert. Seit 2022 können durch Umzüge in neue Räumlichkeiten mehr als 200 Azubis zusätzlich ausgebildet werden.

Darüber hinaus sieht der im August 2022 geschlossene Kooperationsvertrag zwischen dem DB-Konzern und der LEAG vor, dass der DB-Konzern bis 2025 einen Teil seines Nachwuchses unter Federführung der LEAG ausbilden lässt.

DB Akademie und DB Training haben darüber hinaus für die Mitarbeitenden und Führungskräfte zusätzliche Online-Angebote zur Unterstützung während der Corona-Pandemie entwickelt. Mit »Gemeinsam in die neue Arbeitswelt« (GinA) haben wir virtuelle Lernangebote zu aktuellen Herausforderungen geschaffen. Das Angebot hat eine hohe Nachfrage und wurde 2022 von 46.387 Nutzer:innen abgerufen.

DB-Mitarbeitende leisteten einen wertvollen Beitrag bei der Bewältigung der Flüchtlingsströme aus der Ukraine. Um sie zu unterstützen, bietet DB Training Hilfe für Helfende im Rahmen der konzernweiten psychologischen Unterstützung für betroffene Mitarbeitende an. DB-übergreifend boten vier »CheckIns« für Geflüchtete aus der Ukraine in verschiedenen deutschen Städten schnelle Orientierungs- und Integrationsmöglichkeiten im DB-Konzern. Mit individuellen Beratungsangeboten, Deutschkursen sowie Arbeitsverträgen bei DB Zeitarbeit wurden Perspektiven geschaffen.

AUS- UND WEITERBILDUNGSKOSTEN FÜR MITARBEITENDE	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Insgesamt in Mio. €	289	262	+ 27	+ 10,3	210
Pro Mitarbeiter:in (VZP) in €	1.294	1.181	+ 113	+ 9,6	965

Deutschland, inkl. Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

AUS- UND WEITERBILDUNGSTAGE IN KUNDENNAHEN JOBFAMILIEN / in Tagen	2022	2021	2020
Pro Mitarbeiter:in (VZP)	10,6	11,5	11,9

Deutschland (Gesellschaften mit rund 77 % der inländischen Mitarbeitenden).
Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammbelegschaft ohne Auszubildende und Studierende im dualen Studium.

Die Aus- und Weiterbildungskosten für unsere Mitarbeitenden sind 2022 erneut auf ein neues Rekordhoch gestiegen.

NACHWUCHSSICHERUNG

ÜBERNOMMENE NACHWUCHSKRÄFTE NACH AUSBILDUNGSART / in NP	2022	2021	2020
Auszubildende	2.880	2.614	2.420
Studierende im dualen Studium	261	239	197

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Übernahme nach Abschluss der Ausbildung bzw. des dualen Studiums.

Für uns stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebot ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung beim Arbeitsmarktzugang benötigen.

- Das Projekt Soziale und kulturelle Integration (SUKI) der Stiftungsfamilie BSW & EWH gemeinsam mit der EVG und dem Fonds soziale Sicherung bietet integrationsbegleitende Angebote zur Ergänzung der berufsfachlichen Qualifizierungsprogramme für Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund.
- Mit der Stiftungsfamilie Bahnsozialwerk / Eisenbahnwaisenhort haben wir 2022 die DB Youngster Community etabliert. Über diese können sich Nachwuchskräfte im DB-Konzern vernetzen. Zudem unterstützen überfachliche Community-Angebote beim Einstiegsweg (z. B. Umgang mit Finanzen, Zeitmanagement oder Optimierung der Lernstrategie).
- Das Unterstützungsangebot Lifehacks4U, das gemeinsam mit ZukunftPlus e. V. umgesetzt wird, konnte 2022 in seiner Nutzung deutlich erweitert werden. Es ist ein Angebot zur individuellen Unterstützung von Nachwuchskräften in Fragen, die über die Ausbildung hinausgehen.
- Da viele Nachwuchskräfte infolge der Corona-Pandemie Defizite insbesondere im mathematisch-technischen Bereich haben, wurden die Unterstützungsangebote deutlich ausgebaut. Zudem wurde das sozialpädagogische Unterstützungsprogramm Lifehacks4U in deutlich größerem Umfang eingesetzt. Ziel ist es, Abbrüche zu vermeiden.
- Ausgezeichnete Leistungen und großes Engagement in unseren Einstiegsprogrammen würdigen wir durch das Exzellenzprogramm für besonders leistungsstarke Nachwuchskräfte.
- Die gesellschaftliche Verantwortung und Partizipation der Nachwuchskräfte wird durch die Teilnahme am Toleranzwettbewerb »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« von Beginn an gefördert. Seit 2000 haben über 13.000 Auszubildende rund 1.500 Projekte verwirklicht und ein Zeichen für ein respektvolles und tolerantes Miteinander gesetzt.

PERFORMANCE-MANAGEMENT

Zur Steigerung der individuellen Leistung zielen die Instrumente von »mein Performance Management« sowohl auf berufliche als auch persönliche Weiterentwicklung ab. Durch regelmäßiges, leitfragenbasiertes Feedback aus verschiedenen Perspektiven werden ein Abgleich von Selbst- und Fremdbild sowie die zielgerichtete Selbstreflexion des Arbeitsverhaltens gefördert. Auch die regelmäßige Rückschau auf Kennzahlen und individuelle Beiträge zur Zielerreichung zeigt Einzelnen und Teams Stärken und Entwicklungsfelder auf. Klare Orientierung für die Leistungsentwicklung erhalten Mitarbeitende einmal pro Jahr von ihren Vorgesetzten. 2022 haben wie im Vorjahr über 96 % der Mitarbeitenden eine Leistungseinschätzung von ihrer direkten Führungskraft erhalten. Im persönlichen Gespräch werden Entwicklungsperspektiven und -maßnahmen und Nachfolgeplanung gemeinsam besprochen und vereinbart. Ergibt sich aus der jährlichen Gesamteinschätzung ein Anlass für eine weiterführende Kompetenzeinschätzung, kann diese bei Bedarf bezogen auf das jeweilige Kompetenzprofil der Funktion durchgeführt werden.

Darüber hinaus bietet ein Tool für spontanes Feedback jederzeit die Möglichkeit, Feedback hierarchieübergreifend anzufragen und zu versenden und auf Wunsch eine visuelle Auszeichnung zu vergeben.

MITARBEITENDE ENTWICKELN UND STELLEN BESETZEN

Das DB-Rollenmodell verbindet aus interner Sicht Anforderungen an unterschiedliche Karrierewege (Führungs-, Experten- und Projektkarrieren), an Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowie an die dafür erforderlichen Erfahrungen, Kompetenzen und Haltung. Es bildet u. a. die Grundlage für Besetzungs- und Diagnostikprozesse. Unsere internen Karriereoptionen wurden um einen dritten Karrierepfad erweitert: die DB Fachexpertenkarriere, die internen hochkarätigen Wissensträger:innen mit besonderer Expertise Entwicklungsmöglichkeiten bietet.

Zentrale Elemente unseres Talentmanagements sind der einfache Zugang für Mitarbeitende und Führungskräfte, attraktive Angebote zur Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege auf Basis von Eigeninitiative und Individualität. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit individueller Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, Frauen für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

(WIEDER)EINSTIEG IN DEN JOB

2022 haben wir das Produktportfolio des Wiedereinstiegsmanagements weiterentwickelt, um temporär abwesende Mitarbeitende besser unterstützen zu können. Zentrale Elemente sind v. a. die Bereitstellung gebündelter Informationen zur besseren Orientierung, Austausch- und Gesprächsangebote zur Stärkung der eigenen Reflexion sowie Angebote zur persönlichen Weiterentwicklung. Mit der Neuverhandlung der KBV Beruf, Familie und Biografie konnten wir 2022 den betrieblichen Rahmen für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben weiter optimieren. Digitale Lerneinheiten unterstützen v. a. Führungskräfte, aber auch Mitarbeitende in der Anwendung. Als zusätzliche Informationsquelle für die Planung von Familienzeit und Karriere bietet die neue Broschüre »Dein starker Wiedereinstieg« schwangeren Mitarbeiterinnen einen Überblick über anstehende Aufgaben und Fristen, hilfreiche Checklisten sowie DB-Angebote. Mit JobSharing@DB haben wir eine Möglichkeit geschaffen, Führungspositionen auch in Teilzeit besetzen zu können. Zwei Führungskräfte teilen sich dabei die Verantwortung für eine Rolle.

WISSENSTRANSFER

2022 haben wir das Thema Wissenstransfer aus den 15 Ausbausteinen der Mitarbeitenden übernommen. Neue Arbeitsweisen und -welten erfordern einen anderen Umgang mit Wissen, Fluktuation führt zu Abgang von kritischem Wissen, neue Kolleg:innen benötigen erfolgskritisches Wissen für die Ausübung ihrer Aufgaben, die Zunahme von Digitalisierung erfordert mehr Wissen für mehr Mitarbeitende. Aus diesem Grund stärken wir zum einen anlassbezogen Prozessbeteiligte in der Anwendung von Wissenstransferformaten durch prozessuale Verankerung. Zum anderen fördern wir auch kontinuierlichen Wissenstransfer und unterstützen Führungskräfte und Mitarbeitende dabei, Wissen im eigenen Aufgabenbereich zu identifizieren, zu sichern und zu teilen.

BESCHÄFTIGUNGSSICHERUNG

Zur Vermeidung von Entlassungen im Rahmen von bspw. Restrukturierungen oder Auftragsverlusten bzw. unbefristeter Leistungswandlung einzelner Mitarbeitender gilt im DB-Konzern eine tarifvertraglich verankerte Beschäftigungssicherung. Danach werden betroffene Mitarbeitende zum größten Teil wieder direkt innerhalb des DB-Konzerns vermittelt. Soweit dies nicht gelingt, wechseln die betroffenen Mitarbeitenden unbefristet in die DB JobService GmbH, wo sie im Rahmen einer beruflichen Neuorientierung weiterentwickelt werden, um zu einem späteren Zeitpunkt möglichst wieder auf einen Regelarbeitsplatz vermittelt zu werden.

Transformation | ergänzende Informationen

DIVERSITY

In Deutschland arbeiten über 221.000 Mitarbeitende aus mehr als 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 52.500 Frauen. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen nach Organisationsstruktur, der die vom Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften umfasst, lag per 31. Dezember 2022 über alle Ebenen bei 27,0 % (per 31. Dezember 2021: 25,4 %).

FÜHRUNGSEBENEN BEI LEITENDEN ANGESTELLTEN UND IM AUFSICHTSRAT NACH GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
Aufsichtsrat	20	20	20
Anteil Frauen in %	35,0	30,0	35,0
Top-Management	253	252	243
Anteil Frauen in %	21,7	19,0	16,9
Oberes Management	1.063	1.072	1.039
Anteil Frauen in %	21,7	19,9	18,4
Mittleres Management	2.508	2.464	2.382
Anteil Frauen in %	24,0	22,2	22,0
Leitende Angestellte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	**3.824**	**3.788**	**3.664**
Anteil Frauen in %	23,2	21,3	20,7

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Frauen bei leitenden Angestellten stieg 2022 und belegt unsere Anstrengungen, den Frauenanteil weiter zu erhöhen. Bei den leitenden Angestellten resultierte der Anstieg im Wesentlichen aus der gestiegenen Mitarbeitendenzahl.

MITARBEITENDE NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
< 30 Jahre	31.342	30.312	29.929
30 – 49 Jahre	97.117	94.064	92.950
≥ 50 Jahre	89.006	89.644	90.008
Insgesamt	**217.465**	**214.020**	**212.887**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Mitarbeitenden über 50 Jahre ist weiterhin hoch (rund 41 %).

MITARBEITENDE MIT SCHWERBEHINDERUNG NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
< 30 Jahre	427	377	326
30 – 49 Jahre	2.537	2.488	2.620
≥ 50 Jahre	9.269	9.419	9.540
Insgesamt	**12.233**	**12.284**	**12.486**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden). Erfasst werden Mitarbeitende und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitenden in Deutschland beträgt 5,4 % und liegt damit durchschnittlich oberhalb der gesetzlich geforderten 5 %-Quote.

Beschäftigungsbedingungen | ergänzende Informationen

KOLLEKTIVRECHTLICHE REGELUNGEN

GRI

MITARBEITENDE NACH BESCHÄFTIGUNGSART PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
Tarifkräfte	192.438	187.379	184.508
Beamt:innen	12.689	14.705	17.081
Mitarbeitende mit Individualverträgen [1]	12.338	11.936	11.298
Insgesamt	**217.465**	**214.020**	**212.887**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

[1] In dem Wert für die Mitarbeitenden mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeitende, die übertariflich vergütet werden (sog. AT-Mitarbeitende), und Mitarbeitende mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen und die Vergütung unserer Mitarbeitenden richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den jeweiligen zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind. Grundsätzlich gelten Tarifverträge für die Mitarbeitenden in Deutschland. Die Tätigkeit der Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung

im Rahmen des Art. 2 §12 ENeuOG. Auf dieser Grundlage werden für die Beamt:innen die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.

MITARBEITENDE MIT KOLLEKTIVRECHTLICHEN REGELUNGEN PER 31.12. / in NP	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Mitarbeitende mit Tarifverträgen	205.110	202.059	+3.051	+1,5	201.555
Anteil in %	94,3	94,4	– 0,1	–	94,7

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Mitarbeitenden, für die kollektivrechtliche Regelungen gelten, liegt nahezu unverändert auf einem sehr hohen Niveau.

SOZIAL- UND NEBENLEISTUNGEN

Der DB-Konzern bietet allen Mitarbeitenden eine faire, leistungsgerechte und diskriminierungsfreie Vergütung, die regelmäßig überprüft wird. Neben der Vergütung sowie einer arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung und Förderung der Eigenvorsorge bieten wir vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Auch die Sozialpartner (Bahn-Sozialwerk, Bahn-Betriebskrankenkasse, Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine, DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken) bieten Vorteilspakete für DB-Mitarbeitende. In Zusammenarbeit mit der Stiftungsfamilie bieten wir unseren Mitarbeitenden verschiedene Angebote zur Kinderbetreuung und weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

GRI

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

EXTERNE ZEITARBEITNEHMENDE PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
Insgesamt	2.631	2.416	2.232

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99 % der inländischen Mitarbeitenden).

Die Anzahl der externen Zeitarbeitnehmenden stieg leicht, liegt aber immer noch deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau.

MITARBEITENDE NACH ARBEITSZEIT UND GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
Vollzeit	304.725	304.280	303.474
davon Frauen	67.891	65.893	–
Teilzeit	32.159	32.710	32.803
davon Frauen	16.456	16.461	–
Insgesamt	**336.884**	**336.990**	**336.278**

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle an. Dies dient der besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

MITARBEITENDE NACH VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
Unbefristet	317.306	316.012	314.975
davon Frauen	77.972	75.949	–
Befristet	19.578	20.978	21.303
davon Frauen	6.375	6.405	–
Insgesamt	**336.884**	**336.990**	**336.278**

Der Anteil der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen liegt mit rund 94 % auf einem sehr hohen Niveau (in Deutschland: rund 96 %).

MITARBEITENDE NACH REGIONEN UND ARBEITSZEIT PER 31.12. / in NP	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Deutschland	221.343	218.705	+2.638	+1,2	217.028
Vollzeit	196.677	195.127	+1.550	+0,8	193.844
Teilzeit	24.666	23.578	+1.088	+4,6	23.184
Europa (ohne Deutschland)	82.220	88.486	– 6.266	– 7,1	89.990
Vollzeit	74.892	79.518	– 4.626	– 5,8	80.550
Teilzeit	7.328	8.968	– 1.640	– 18,3	9.440
Asien / Pazifik	18.055	17.021	+1.034	+6,1	16.806
Vollzeit	17.983	16.923	+1.060	+6,3	16.698
Teilzeit	72	98	– 26	– 26,5	108
Nordamerika	11.523	9.311	+2.212	+23,8	9.163
Vollzeit	11.470	9.289	+2.181	+23,5	9.129
Teilzeit	53	22	+31	+141	34
Übrige Welt	3.743	3.467	+276	+8,0	3.291
Vollzeit	3.704	3.423	+281	+8,2	3.254
Teilzeit	39	44	– 5	– 11,4	37
DB-Konzern	**336.884**	**336.990**	**– 106**	**–**	**336.278**
Vollzeit	304.725	304.280	+445	+0,1	303.474
Teilzeit	32.159	32.710	– 551	– 1,7	32.803

MITARBEITENDE NACH REGIONEN UND VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
Deutschland	221.343	218.705	+2.638	+1,2	217.028
Unbefristet	211.842	209.221	+2.621	+1,3	206.970
Befristet	9.501	9.484	+17	+0,2	10.058
Europa (ohne Deutschland)	82.220	88.486	– 6.266	– 7,1	89.990
Unbefristet	77.455	81.295	– 3.840	– 4,7	83.166
Befristet	4.765	7.191	– 2.426	– 33,7	6.824
Asien / Pazifik	18.055	17.021	+1.034	+6,1	16.806
Unbefristet	13.159	13.049	+110	+0,8	12.679
Befristet	4.896	3.972	+924	+23,3	4.127
Nordamerika	11.523	9.311	+2.212	+23,8	9.163
Unbefristet	11.467	9.288	+2.179	+23,5	9.155
Befristet	56	23	+33	+143	8
Übrige Welt	3.743	3.467	+276	+8,0	3.291
Unbefristet	3.382	3.159	+223	+7,1	3.004
Befristet	361	308	+53	+17,2	287
DB-Konzern	**336.884**	**336.990**	**– 106**	**–**	**336.278**
Unbefristet	317.306	316.012	+1.294	+0,4	314.975
Befristet	19.578	20.978	– 1.400	– 6,7	21.303

Leitende und außertariflich Angestellte

TCFD

Die variable Vergütung der leitenden Angestellten, tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden ist an den Starke-Schiene-Zielen 51 ff. ausgerichtet. Die Basis zur Bemessung der variablen Vergütung bildet ein Kennzahlen-Set aus qualitativen und quantitativen Kennzahlen, wie Kundenzufriedenheit, Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit, Frauen in Führung, EBIT und – je nach Vertragsstufe – der persönlichen Leistung oder der Reduzierung der CO_2e-Emissionen.

- Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende eine berufliche Auszeit nehmen. Darüber hinaus unterstützen wir Führung in Teilzeit und Interimsmanagement.
- Das Programm »Besondere Teilzeit im Alter für leitende Angestellte im DB-Konzern« soll die individuelle Arbeitsbelastung von älteren leitenden Angestellten reduzieren und gleichzeitig die Beschäftigungsfähigkeit bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter erhalten.
- Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen für die betriebliche Altersvorsorge werden für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende Versorgungsleistungen nach dem Erwerbsleben sichergestellt.

– Die BahnCard- und das Carsharing-Angebot bieten leitenden Angestellten eine ökologische Alternative zum Firmenwagen.

Maßnahmen gegen Diskriminierung

Wir setzen uns für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung ein. Jeder Vorfall wird konkret und individuell behandelt, um ein korrektes Vorgehen zu gewährleisten und Betroffene vertrauensvoll zu unterstützen. Neben den Regelungen in Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV), wie der für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung, der KBV Inklusion sowie der Rahmen-KBV zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie, sowie den Richtlinien, wie zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, zum betrieblichen Eingliederungsmanagement oder den Compliance-Richtlinien, steht allen Mitarbeitenden mit der konzerninternen Ombudsstelle kompetente Unterstützung bei der Klärung und Bearbeitung von Konfliktfällen zur Verfügung. Der Fokus richtet sich dabei auf eine unbürokratische und eigenverantwortliche außergerichtliche Konfliktlösung. Die Ombudsstelle koordiniert den konzerninternen Pool von Mediator:innen. Darüber hinaus sind die Themen Vermeidung unbewusster Vorurteile und Umgang mit Diskriminierung im Schulungsangebot der DB Führungskräfte-Akademie verankert.

Maßnahmen zur Inklusion und Wiedereingliederung

Das auf gesetzlicher Grundlage basierende betriebliche Eingliederungsmanagement zur Prävention wird in einer Rahmenrichtlinie durch zwei weitere Verfahren ergänzt. Das betriebliche Eingliederungsmanagement zur Integration und das Verfahren zur befristeten Nichteignung regelt auf tarifvertraglicher Grundlage die Weiterbeschäftigung von dauerhaft oder befristet leistungseingeschränkten Mitarbeitenden. Unsere Grundsätze für eine erfolgreiche Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderung sind in der KBV Inklusion verankert. Darüber hinaus erfassen wir unsere Maßnahmen zur Förderung von Inklusion im Aktionsplan Bahn und setzen damit die Anliegen des Nationalen Aktionsplans sowie der UN-Behindertenrechtskonvention um.

ARBEITSSCHUTZ UND GESUNDHEITSMANAGEMENT

Als einen Beitrag zur Bewältigung der Corona-Pandemie haben wir sowohl eigene Impfzentren errichtet als auch Impfangebote beim betriebsärztlichen Dienst aufgebaut. In zehn DB-Impfzentren und 20 weiteren Einrichtungen des betriebsärztlichen Dienstes der ias AG erfolgten bis Ende 2022 insgesamt über 35.000 Impfungen. Nach einer EU-weiten Ausschreibung sind die betriebsärztlichen Leistungen an vier Dienstleister vergeben worden. Im Zuge dieser Neuausrichtung leistet die Digitalisierung der Kapazitäts- und Ressourcensteuerung der betriebsärztlichen Dienstleister einen wichtigen Beitrag zur Gestaltung eines modernen Arbeitsschutzes und Gesundheitsmanagements. Mit der Einführung einer IT-Plattform, die den betriebsärztlichen Dienst und den Arbeitsschutz, das Unfallmanagement sowie das Gefahrstoffmanagement verzahnt, wurde ein wesentlicher Meilenstein erreicht.

Unsere Arbeitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, die Zahl der Unfallereignisse und die Schwere der Unfälle kontinuierlich zu vermindern. 2022 wurden die geplanten Anpassungen an den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz vorgenommen. Die verbindlichen Standards in den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz werden über die Konzernrichtlinie Risikominimierung, die im Führungshandbuch hinterlegt ist, festgelegt. In den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz werden die wesentlichen Unternehmerpflichten, die gem. §§1 – 13 ArbSchG vorgegeben sind, konkretisiert. Bspw. wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz im DB-Konzern« die Ausgestaltung eines Managementsystems inkl. Einrichtung eines Arbeitsschutzausschusses (ASA) für jede DB-Gesellschaft gefordert. Die Rahmenrichtlinie »Gefährdungsbeurteilung« beschreibt hingegen, dass eine Gefährdungsbeurteilung unter Berücksichtigung der IT-Anwendung SAP EH&S durchzuführen und zu dokumentieren ist, um die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Die dokumentierte Gefährdungsbeurteilung ist regelmäßig sowie anlassbezogen (z. B. Änderungen von Arbeitsabläufen) zu prüfen. Dabei werden die bisherigen Maßnahmen (z. B. Unterweisung der Mitarbeitenden) nach einem vorgegebenen Verfahren zur Ermittlung und Beurteilung von Gefahren (u. a. einseitige dynamische Arbeit mit Fehlbelastungen, elektrischer Schlag, Stress und Lärmbelastung) festgelegt bzw. aktualisiert. Außerdem wird in einer Rahmenrichtlinie die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge konkretisiert. Neben den Vorgaben zur Pflicht- und Angebotsvorsorge können alle Mitarbeitenden gem. der Rahmenrichtlinie »Arbeitsmedizinische Vorsorge« jederzeit eine Wunschvorsorge anregen, wenn sie eine Wechselwirkung zwischen Arbeit und Gesundheit befürchten. Der Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmenden (inkl. Unterweisung der externen Personen durch die Fremdfirma, den Ver- oder Entleiher) wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz beim Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmenden« behandelt. Die regelmäßige Prüfung elektrischer Anlagen und Betriebsmittel wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen und an Betriebsmitteln« sichergestellt.

Zusätzlich wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeitsschutzes für den Systemverbund Bahn i. S. v. Zero Accident in der Arbeitsgruppe Arbeitsschutz weiterentwickelt. U. a. wurde gemeinsam mit dem Projekt Lernen@DB die Lern-Governance erprobt, um ein konzernweites Portfoliomanagement für Qualifizierungen zu den Unternehmerpflichten aufzustellen. Die nachfolgende Bündelung der Schulungsmaßnahmen und die Entwicklung eines Lernangebots für den Systemverbund Bahn verbessert die Qualität, erhöht das Bewusstsein der verantwortlichen Personen mit Unternehmerpflichten und bietet mehr Transparenz in dem Lernökosystem des DB-Konzerns durch eine moderne Lernkultur.

Mit der gemeinsamen Arbeitsschutzstrategie Zero Accident wird im Systemverbund Bahn das strategische Ziel »keine Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingten Erkrankungen« verfolgt. Höchste Priorität hat dabei die Vermeidung tödlicher und schwerer Arbeitsunfälle sowie von Berufskrankheiten. Wenn trotzdem ein tödlicher oder schwerer Arbeitsunfall eintritt, kooperieren wir eng mit den zuständigen Behörden und tun alles, um vergleichbare Unfallursachen künftig auszuschließen. Wir sind im Zero Accident Forum des Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vertreten. Das Forum ist ein Netzwerk von Unternehmen, um voneinander zu lernen, damit die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle auf null reduziert wird.

KRANKENSTAND AUF BASIS STUNDEN / in %	2022	2021	2020
DB-Konzern	7,2	5,7	6,0
DB Fernverkehr	7,8	6,0	5,8
DB Regio	8,9	7,5	7,6
DB Cargo	8,1	6,7	6,4
DB Netze Fahrweg	6,2	4,9	5,0
DB Netze Personenbahnhöfe	6,9	5,2	5,5
DB Netze Energie	4,6	3,3	3,4
Sonstige	6,7	5,2	5,4
DB Schenker	6,2	5,4	8,1

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Eine starke Erkältungs- und Grippewelle sowohl Anfang als auch Ende 2022 sowie die Corona-Pandemie führten auch im DB-Konzern 2022 zu hohen Ausfallzeiten. Zusätzlich führte die Sonderbelastung unserer Mitarbeitenden durch das 9-Euro-Ticket zu einem sehr hohen Krankenstand.

ARBEITSUNFÄLLE UND LTIF	2022	2021	2020
Tödliche Arbeitsunfälle [1]	7	4	6
davon in Deutschland [2]	7	4	2
Lost Time Injury Frequency (LTIF) [2, 3]	22,9	21,8	21,5

[1] Weltweit (Gesellschaften mit rund 98 % der Mitarbeitenden).
[2] Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
[3] Lost Time Injury Frequency = LTI (Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Abwesenheit) × 1.000.000 / Arbeitsstunden.

Die Einhaltung interner Standards und nationaler Gesetze dient dem Schutz der Mitarbeitenden. Ein wichtiger Beitrag sind eine sichere Arbeitsgestaltung sowie gesunde Mitarbeitende. Das Ziel, die Wahrnehmung der Sicherheit und das Bewusstsein für die eigene Verantwortung zu verbessern, wurde durch digitale Veranstaltungen und eine aktive Kommunikation zum Arbeitsschutz umgesetzt. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit zu optimieren. Mit der Unfallhäufigkeit (Lost Time Injury Frequency; LTIF) haben wir eine Steuerungsgröße etabliert, mit dem Ziel, die Unfallhäufigkeit weiter zu reduzieren.

Die tödlichen Arbeitsunfälle haben sich 2022 bei der DB Bahnbaugruppe, DB Cargo, DB Fahrwegdienste, DB Regio Bus und DB Services ereignet (im Vorjahr bei: DB Netze Fahrweg und DB Schenker). Tödliche Arbeitsunfälle werden im DB-Konzern in den betroffenen Geschäftsfeldern systematisch untersucht und mögliche prozessuale Verbesserungen sowie weitere Maßnahmen identifiziert und umgesetzt.

In die Ermittlung des LTIF werden rund 65 Gesellschaften in Deutschland einbezogen. Bei der genauen Betrachtung des LTIF ergibt sich ein differenziertes Bild, auch im internationalen Vergleich, da alle Tätigkeitsgebiete innerhalb des DB-Konzerns in die Ermittlung einbezogen werden. Im Rahmen der Arbeitsschutzpolitik ist es unser Ziel, den LTIF kontinuierlich und nachhaltig zu senken. Dazu tragen unsere Maßnahmen gem. Zero Accident bei. Wir beziehen die DB-Gesellschaften in der Arbeitsgruppe Arbeitsschutz ein und fördern dadurch eine übergreifende Sicherheitskultur, um die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten. Der LTIF in Deutschland bewegt sich auf Vorjahresniveau.

2023 wollen wir neue digitale Formate vorantreiben (z. B. zur Auswahl und Steuerung des Sortiments für persönliche Schutzausrüstung [PSA]). Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Verantwortung und die Vorbildfunktion von Führungskräften stärker herauszustellen. Daher werden weitere Lernangebote für Führungskräfte innerhalb der Arbeitsschutzstrategie für den Systemverbund Bahn entwickelt.

Arbeitsschutzausschüsse im DB-Konzern

In Deutschland ist der Arbeitsschutzausschuss in Betrieben (Produktionsstätte, Niederlassung, Wahlbetrieb) ab einer Betriebsgröße von 20 Mitarbeitenden gesetzlich vorgeschrieben. Im DB-Konzern ist über 75 % der Mitarbeitenden in Arbeitsschutzausschüssen vertreten.

Mitarbeitendenzahl und -struktur | ergänzende Informationen

MITARBEITENDE PER 31.12. / in NP	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2020
DB Fernverkehr	20.206	19.836	+ 370	+ 1,9	19.873
DB Regio	39.862	39.333	+ 529	+ 1,3	39.299
DB Cargo [1]	31.755	31.338	+ 417	+ 1,3	30.586
DB Netze Fahrweg	54.118	52.756	+ 1.362	+ 2,6	51.714
DB Netze Personenbahnhöfe	7.381	7.161	+ 220	+ 3,1	6.864
DB Netze Energie	2.024	1.968	+ 56	+ 2,8	1.928
Sonstige	62.740	60.978	+ 1.762	+ 2,9	60.589
Systemverbund Bahn [1]	**218.086**	**213.370**	**+ 4.716**	**+ 2,2**	**210.853**
DB Arriva	39.912	46.031	– 6.119	– 13,3	48.796
DB Schenker [1]	78.886	77.589	+ 1.297	+ 1,7	76.629
DB-Konzern	**336.884**	**336.990**	**– 106**	**–**	**336.278**

[1] Werte für 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 angepasst.

Per 31. Dezember 2022 war die Mitarbeitendenzahl 89 annähernd stabil.

NEUEINSTELLUNGEN

NEUEINSTELLUNGEN NACH GESCHLECHT (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) PER 31.12. / in NP	2022	2021	2020
< 30 Jahre	8.247	7.161	8.247
Anteil Frauen in %	30,7	30,5	29,3
30 – 49 Jahre	10.528	8.892	10.600
Anteil Frauen in %	25,4	21,9	21,4
≥ 50 Jahre	3.035	2.397	2.853
Anteil Frauen in %	21,6	18,9	21,1
DB-Konzern	**21.810**	**18.450**	**21.700**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

Die Zahl der Neueinstellungen in Deutschland ist deutlich gestiegen.

MITARBEITENDENFLUKTUATION

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in NP	2022	2021	2020
Rentenbedingte Fluktuation	3.557	3.614	3.478
davon Frauen	663	694	696
Sonstige Fluktuation	13.050	11.166	9.218
davon Frauen	2.738	2.296	1.862
Insgesamt	**16.607**	**14.780**	**12.696**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Mitarbeitenden. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in %	2022	2021	2020
Rentenbedingte Fluktuation	1,6	1,7	1,6
davon Frauen	1,3	1,4	1,4
Sonstige Fluktuation	5,8	5,1	4,3
davon Frauen	5,3	4,6	3,8
Insgesamt	**7,4**	**6,8**	**5,9**

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammbelegschaft. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten.

Der Anstieg der Fluktuation ist im Wesentlichen im Bereich der arbeitnehmerinitiierten Fluktuation begründet. Hier zeigen sich die gestiegene Flexibilität am Arbeitsmarkt und der Fachkräftemangel.

GESCHÄFTSVERLAUF

Kennzahlenübersicht → 95
Umfeldbedingungen → 97
Ertragslage → 98
Finanzlage → 101
Ökonomische Steuerungskennzahlen → 103
Vermögenslage → 105
Beschaffung → 110

Kennzahlenübersicht

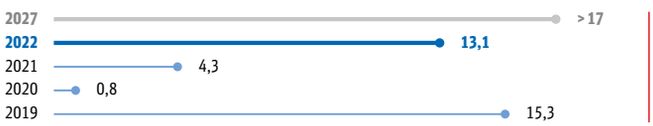
ÖKONOMIE

UMSATZ BEREINIGT / in Mrd. €

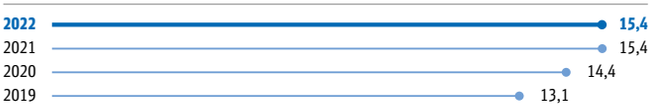
EBIT BEREINIGT / in Mio. €

ROCE / in %

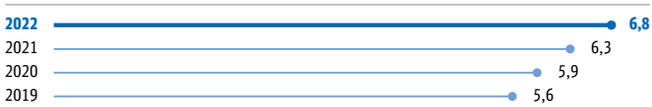
TILGUNGSDECKUNG / in %



BRUTTO-INVESTITIONEN / in Mrd. €

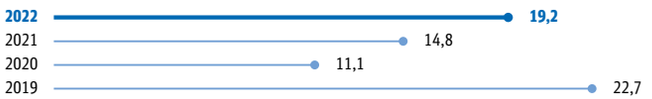


NETTO-INVESTITIONEN / in Mrd. €



NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mrd. €

EIGENKAPITALQUOTE PER 31.12. / in %



Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

ÜBERBLICK

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz 2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019	Außenumsatz 2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
DB Fernverkehr	4.980	2.911	+ 2.069	+ 71,1	4.985	4.845	2.792	+ 2.053	+ 73,5	4.824
DB Regio	9.039	8.043	+ 996	+ 12,4	8.945	8.921	7.929	+ 992	+ 12,5	8.830
DB Cargo[1]	5.244	4.982	+ 262	+ 5,3	4.449	4.998	4.713	+ 285	+ 6,0	4.188
DB Netze Fahrweg	6.266	5.984	+ 282	+ 4,7	5.652	2.035	1.975	+ 60	+ 3,0	1.687
DB Netze Personenbahnhöfe	1.384	1.285	+ 99	+ 7,7	1.339	593	520	+ 73	+ 14,0	590
DB Netze Energie	4.200	3.366	+ 834	+ 24,8	2.812	2.451	1.808	+ 643	+ 35,6	1.308
Sonstige	6.123	5.685	+ 438	+ 7,7	5.192	696	593	+ 103	+ 17,4	581
Konsolidierung Systemverbund Bahn[1]	- 12.576	- 11.777	- 799	+ 6,8	- 11.154	-	-	-	-	-
Systemverbund Bahn[1]	**24.660**	**20.479**	**+ 4.181**	**+ 20,4**	**22.220**	**24.539**	**20.330**	**+ 4.209**	**+ 20,7**	**22.008**
DB Arriva	4.214	4.069	+ 145	+ 3,6	5.410	4.212	4.067	+ 145	+ 3,6	5.405
DB Schenker[1]	27.604	22.939	+ 4.665	+ 20,3	17.091	27.545	22.853	+ 4.692	+ 20,5	17.018
Konsolidierung Übrige[1]	- 182	- 237	+ 55	- 23,2	- 290	-	-	-	-	-
DB-Konzern	**56.296**	**47.250**	**+ 9.046**	**+ 19,1**	**44.431**	**56.296**	**47.250**	**+ 9.046**	**+ 19,1**	**44.431**

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt 2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019	EBIT bereinigt 2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
DB Fernverkehr	389	- 1.434	+ 1.823	-	789	- 39	- 1.790	+ 1.751	- 97,8	485
DB Regio	619	218	+ 401	-	1.056	- 31	- 417	+ 386	- 92,6	408
DB Cargo[1]	- 257	- 81	- 176	-	13	- 665	- 467	- 198	+ 42,4	- 308
DB Netze Fahrweg	1.244	1.010	+ 234	+ 23,2	1.443	601	334	+ 267	+ 79,9	807
DB Netze Personenbahnhöfe	195	160	+ 35	+ 21,9	349	29	1	+ 28	-	210
DB Netze Energie	185	254	- 69	- 27,2	128	103	169	- 66	- 39,1	43
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn[1]	- 85	- 25	- 60	-	- 162	- 598	- 545	- 53	+ 9,7	- 622
Systemverbund Bahn[1]	**2.290**	**102**	**+ 2.188**	**-**	**3.616**	**- 600**	**- 2.715**	**+ 2.115**	**- 77,9**	**1.023**
DB Arriva	411	359	+ 52	+ 14,5	752	12	- 73	+ 85	-	289
DB Schenker[1]	2.512	1.826	+ 686	+ 37,6	1.082	1.841	1.234	+ 607	+ 49,2	538
Konsolidierung Übrige	- 3	-	- 3	-	- 14	-	2	- 2	- 100	- 13
DB-Konzern	**5.210**	**2.287**	**+ 2.923**	**+ 128**	**5.436**	**1.253**	**- 1.552**	**+ 2.805**	**-**	**1.837**
Marge in %	9,3	4,8	+ 4,5	-	12,2	2,2	- 3,3	+ 5,5	-	4,1

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen 2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019	Netto-Investitionen 2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
DB Fernverkehr	1.667	1.507	+ 160	+ 10,6	1.241	1.666	1.507	+ 159	+ 10,6	1.241
DB Regio	716	480	+ 236	+ 49,2	560	695	455	+ 240	+ 52,7	548
DB Cargo	452	527	- 75	- 14,2	570	403	499	- 96	- 19,2	523
DB Netze Fahrweg	8.969	9.349	- 380	- 4,1	7.441	1.738	1.738	-	-	1.055
DB Netze Personenbahnhöfe	1.434	1.380	+ 54	+ 3,9	1.096	397	297	+ 100	+ 33,7	262
DB Netze Energie	303	340	- 37	- 10,9	193	75	66	+ 9	+ 13,6	61
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn[1]	611	695	- 84	- 12,1	612	604	689	- 85	- 12,3	611
Systemverbund Bahn[1]	**14.152**	**14.278**	**- 126**	**- 0,9**	**11.713**	**5.578**	**5.251**	**+ 327**	**+ 6,2**	**4.301**
DB Arriva	255	267	- 12	- 4,5	718	226	249	- 23	- 9,2	683
DB Schenker[1]	946	842	+ 104	+ 12,4	662	946	842	+ 104	+ 12,4	662
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern	**15.353**	**15.387**	**- 34**	**- 0,2**	**13.093**	**6.750**	**6.342**	**+ 408**	**+ 6,4**	**5.646**
davon Investitionszuschüsse	8.603	9.045	- 442	- 4,9	7.447	-	-	-	-	-

[1] Werte 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS ▷ 130 angepasst.

Umfeldbedingungen

NACHFRAGE NACH MOBILITÄT

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben 2022 deutlich nachgelassen, was sich positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung ausgewirkt hat. Gleichzeitig kam es durch den Ausbruch des Ukraine-Kriegs zu spürbaren Belastungen. In der Folge haben sich die Umfeldbedingungen unterschiedlich entwickelt. Die Mobilitätsnachfrage stieg deutlich, lag aber noch unter dem Vor-Corona-Niveau. Im Güterverkehr wurde der zu Jahresbeginn noch starke Nachfrageanstieg ab März 2022 deutlich gedämpft. Mit Ausbruch des Ukraine-Kriegs hat sich das Wachstum bei Industrieproduktion und Handel abgeschwächt, mit spürbar negativen Auswirkungen.

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 zulegte 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 unsere Sicherungsaktivitäten 2022 spürbar dämpfend.

Brentöl

BRENT / in USD/bbl	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
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-Krieges geprägt. Ab Mitte 2022 dämpften Rezessionssorgen, 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 CO_2-Steuer getrieben. Steigende Kraftstoffpreise stärken 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	Veränderung %
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.

Ertragslage

- *Wirtschaftliche Entwicklung wieder deutlich verbessert.*
- *Umsatz deutlich über Vor-Corona-Niveau, operatives Ergebnis wieder deutlich positiv.*
- *Haupttreiber: anhaltend sehr positive Entwicklung von DB Schenker und deutlich geringere Corona-Auswirkungen auf den Personenverkehr.*
- *Energiepreissteigerungen konnten weitestgehend kompensiert werden.*

GRI

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns wurde 2022 wesentlich durch die Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst. Der Wegfall von Corona-Beschränkungen führte zu einer Fortsetzung des Erholungstrends im Personenverkehr.

Veränderungen im Konsolidierungskreis 218 ff. haben die Aufwands- und Ertragsentwicklung 2022 nicht wesentlich beeinflusst.

UMSATZ

UMSATZ / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Umsatz	56.296	47.075	+ 9.221	+ 19,6	44.430
± Sondereffekte	0	175	– 175	–	1
Umsatz bereinigt	**56.296**	**47.250**	**+ 9.046**	**+ 19,1**	**44.431**
davon Systemverbund Bahn[1]	24.660	20.479	+ 4.181	+ 20,4	22.220
± Konsolidierungskreisänderungen	– 229	– 322	+ 93	– 28,9	–
± Währungskursänderungen	– 829	–	– 829	–	–
Umsatz vergleichbar	**55.238**	**46.928**	**+ 8.310**	**+ 17,7**	**44.431**
davon Systemverbund Bahn[1]	24.662	20.479	+ 4.183	+ 20,4	22.220

[1] Werte für 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 angepasst.

Der Umsatzanstieg wurde breit über alle Geschäftsfelder getragen. Ganz wesentlich wirkte die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker. Auch die Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn 112 ff. verzeichneten höhere Umsätze, die insgesamt auch das Vor-Corona-Niveau deutlich überstiegen. Treiber waren v. a. die Nachfrageerholung bei DB Fernverkehr, höhere Bestellerentgelte und Neuverkehre bei DB Regio, marktbedingte Preiseffekte bei DB Netze Energie sowie Zuwächse bei DB Cargo.

Bei DB Arriva stieg der Umsatz im Wesentlichen infolge von Corona-Erholungseffekten. Der Verkauf der Aktivitäten in Schweden und Portugal 160 hatte einen dämpfenden Effekt.

- Bereinigungen von Sondereffekten waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich. Im Vorjahr resultierten diese im Wesentlichen aus Erlösschmälerungen im Zusammenhang mit Gerichtsverfahren in der Infrastruktur (Integrierter Bericht 2021 51).
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen 218 ff. betrafen DB Schenker (+ 227 Mio. €) und DB Netze Fahrweg (+ 2 Mio. €) in 2022 sowie DB Arriva (– 171 Mio. €) und DB Schenker (– 151 Mio. €) in 2021.
- Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (+ 818 Mio. €) und wirkten leicht dämpfend auf den Umsatzanstieg.

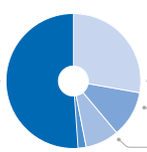
Umsatzstruktur

AUSSENUMSATZSTRUKTUR BEREINIGT / in %	2022	2021	2019
DB Fernverkehr	8,6	5,9	10,9
DB Regio	15,8	16,8	19,9
DB Cargo[1]	8,9	10,0	9,4
DB Netze Fahrweg	3,6	4,2	3,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1,1	1,1	1,3
DB Netze Energie	4,4	3,8	2,9
Sonstige	1,2	1,2	1,3
Systemverbund Bahn[1]	**43,6**	**43,0**	**49,5**
DB Arriva	7,5	8,6	12,2
DB Schenker[1]	48,9	48,4	38,3
DB-Konzern	**100**	**100**	**100**

[1] Werte für 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 angepasst.

Infolge der Erholung insbesondere im Schienenpersonenverkehr hat sich die Umsatzstruktur wieder etwas zugunsten des Systemverbunds Bahn verschoben. Der Anteil von DB Schenker macht weiterhin knapp die Hälfte des Konzernumsatzes aus und liegt damit deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in % — 2022 / 2021



AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	29.003	24.055	+ 4.948	+ 20,6	25.165
Europa (ohne Deutschland)	15.892	14.278	+ 1.614	+ 11,3	13.653
Asien/Pazifik	5.983	4.957	+ 1.026	+ 20,7	3.121
Nordamerika	4.417	3.180	+ 1.237	+ 38,9	1.924
Übrige Welt	1.001	780	+ 221	+ 28,3	568
DB-Konzern	**56.296**	**47.250**	**+ 9.046**	**+ 19,1**	**44.431**

Die regionale Umsatzentwicklung war übergreifend positiv:

- In Deutschland wirkten sich neben der Entwicklung im Systemverbund Bahn auch deutliche Umsatzzuwächse bei DB Schenker aus.

- Die positive Umsatzentwicklung in den übrigen Regionen wurde durch die Entwicklung von DB Schenker getrieben.

GRI ERGEBNISENTWICKLUNG

Die wirtschaftliche Entwicklung war geprägt durch die Erholung im Personenverkehr und die starke Entwicklung unserer Transport- und Logistikaktivitäten. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich wieder spürbar besser. Im Personen- und Schienengüterverkehr blieb die Situation aber angespannt:

- Im Systemverbund Bahn überstiegen Ertragszuwächse v. a. infolge der Nachfrageerholung im Personenverkehr 112 sowie höherer Bestellerentgelte und neuer Verkehre bei DB Regio zusätzliche Belastungen aus höheren Aufwendungen insbesondere für Material (u. a. preisbedingt gestiegene Energiekosten sowie Maßnahmen zur Qualitätssicherung) und Personal (Kapazitätsausbau und Tarifsteigerungen).
- Die operative Ergebnisentwicklung bei DB Schenker war erneut außergewöhnlich stark, v. a. getrieben durch die Entwicklung in der Luft- und der Seefracht.
- Auch bei DB Arriva war eine deutliche Erholung der operativen Ergebnisgrößen zu verzeichnen.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder 112 ff.

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sondersachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
  - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden oder Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vorwiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.
  - Die zweite wesentliche Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	2022	Umgliederungen	Bereinigung Sondereffekte	2022 bereinigt	2021 bereinigt	Veränderung absolut	Veränderung davon Konsolidierungskreiseffekte	Veränderung davon Währungskurseffekte	Veränderung %	2019 bereinigt
Umsatz	56.296	–	0	56.296	47.250	+9.046	–93	+829	+19,1	44.431
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4.129	–	–	4.129	3.884	+245	+2	–0	+6,3	3.166
Sonstige betriebliche Erträge	4.541	–	–446	4.095	3.722	+373	–11	+5	+10,0	3.008
Materialaufwand	–33.623	–	–	–33.623	–28.399	–5.224	+46	–588	+18,4	–22.259
Personalaufwand	–20.300	–	137	–20.163	–19.126	–1.037	+37	–121	+5,4	–18.011
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–5.777	–	253	–5.524	–5.044	–480	–1	–34	+9,5	–4.899
EBITDA	5.266	–	–56	5.210	2.287	+2.923	–20	+91	+128	5.436
Abschreibungen	–3.998	28	13	–3.957	–3.839	–118	–18	–13	+3,1	–3.599
Operatives Ergebnis (EBIT) | EBIT bereinigt	**1.268**	**28**	**–43**	**1.253**	**–1.552**	**+2.805**	**–38**	**+78**	**–**	**1.837**
Zinsergebnis | Operativer Zinssaldo	–351	–123	7	–467	–464	–3	–2	–2	+0,6	–620
Operatives Ergebnis nach Zinsen	**917**	**–95**	**–36**	**786**	**–2.016**	**+2.802**	**–40**	**+76**	**–**	**1.217**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen | Beteiligungsergebnis	–5	3	–	–2	–8	+6	–	+0	–75,0	–9
Übriges Finanzergebnis	20	120	–	140	24	+116	+2	–34	–	–72
PPA-Amortisation Kundenverträge	–	–28	–	–28	–39	+11	–	+1	–28,2	–62
Außerordentliches Ergebnis	–	–	36	36	1.251	–1.215	–	–4	–97,1	–393
Ergebnis vor Ertragsteuern	**932**	**–**	**–**	**932**	**–788**	**+1.720**	**–38**	**+39**	**–**	**681**
Ertragsteuern	–1.159	–	–	–1.159	–123	–1.036	+9	–21	–	–1
tatsächliche Ertragsteuern	–455	–	–	–455	–302	–153	–	–	+50,7	–137
latenter Steueraufwand (–)/-ertrag (+)	–704	–	–	–704	179	–883	–	–	–	136
Jahresergebnis	**–227**	**–**	**–**	**–227**	**–911**	**+684**	**–29**	**+18**	**–75,1**	**680**
Aktionäre der DB AG	–274	–	–	–274	–946	+672	–	–	–71,0	662
Hybridkapitalgeber	25	–	–	25	26	–1	–	–	–3,8	5
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	22	–	–	22	9	+13	–	–	+144	13
Ergebnis je Aktie in €										
unverwässert	–0,64	–	–	–0,64	–2,20	+1,56	–	–	–70,9	1,54
verwässert	–0,64	–	–	–0,64	–2,20	+1,56	–	–	–70,9	1,54

Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. V. a. im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert. Der umgegliederte Betrag resultiert im Wesentlichen aus Akquisitionen im Geschäftsfeld DB Arriva.

- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich grundsätzlich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich verändern würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

Entwicklung im Berichtsjahr

Die Ertragsentwicklung war insgesamt sehr positiv:

- Der Umsatz 98f. legte deutlich zu.
- Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen ebenfalls. Hier wirkten u. a. höhere Erträge aus der Veräußerung von Immobilien bei DB Netze Fahrweg sowie Veränderungen von Rückstellungen. Die Zuschüsse lagen in etwa auf Vorjahresniveau: Rückläufige Effekte v. a. bei DB Netze Personenbahnhöfe (im Vorjahr: Förderprogramm des Bundes für die Renovierung von Stationen) sowie DB Arriva (v. a. bei UK Bus und in den Niederlanden) wurden durch höhere Zuschüsse bei DB Fernverkehr (teilweise Einbeziehung der coronabedingten Trassenpreisförderung) nahezu vollständig kompensiert. Bei DB Regio überstieg zudem ein Rückgang u. a. von Corona-Unterstützungsleistungen positive Effekte v. a. aus Kompensationszahlungen für das 9-Euro-Ticket 36.

Auch der Aufwand erhöhte sich v. a. infolge der Geschäftsentwicklung bei DB Schenker sowie gestiegener Energiekosten und höherer Personalaufwendungen im Systemverbund Bahn deutlich, aber im Verhältnis zu den Erträgen insgesamt unterproportional:

- Der Materialaufwand erhöhte sich spürbar, primär getrieben durch höhere Frachtraten bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn wirkten v. a. preis- und leistungsbedingt höhere Aufwendungen für Energie und für Instandhaltung. Bei DB Arriva wirkten höhere Aufwendungen v. a. für Energie belastend.
- Der Personalaufwand stieg ebenfalls an. Im Systemverbund Bahn wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere Mitarbeitendenzahl aus. Zusätzliche Effekte resultierten bei DB Schenker aus der positiven Entwicklung der Geschäftstätigkeit. Bei DB Arriva wurden aufwandsmindernde Effekte u. a. aus der Veräußerung von Aktivitäten 160 teilweise durch Maßnahmen zur Begrenzung der Auswirkungen des Fahrer:innenmangels kompensiert.
- Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen u. a. infolge eines höheren Bedarfs an IT-Dienstleistungen. Zudem wirkten u. a. eine wieder steigende Reisetätigkeit sowie höhere Mietaufwendungen insbesondere für Güterwagen und im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Verkehren aufwandserhöhend.
- Die Abschreibungen stiegen investitionsbedingt leicht.

Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA verbesserten sich entsprechend spürbar. Das bereinigte EBIT war wieder positiv.

- Der leicht schwächere operative Zinssaldo resultierte aus der Entwicklung des Zinsniveaus. V. a. wurden höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit Pensionen durch höhere Zinserträge größtenteils kompensiert.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte sich spürbar und war wieder positiv.

- Das Beteiligungsergebnis blieb auf einem sehr niedrigen Niveau, die Veränderung war maßgeblich getrieben durch geringere Verluste der GHT Mobility GmbH sowie Ergebnisverbesserungen bei Aquabus BV.
- Der deutliche Anstieg des übrigen Finanzergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus positiven Effekten aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen. Gegenläufig wirkten Effekte aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften, die im Saldo einen Aufwand ergaben (im Vorjahr: Ertrag) sowie negative Währungskurseffekte.
- Das außerordentliche Ergebnis war deutlich rückläufig und wurde maßgeblich durch die deutliche Reduzierung der umgesetzten coronabedingten Trassenpreisförderung (Integrierter Bericht 2021 46) getrieben. Die außerordentlichen Effekte resultierten 2022 darüber hinaus v. a. aus Restrukturierungsmaßnahmen, der Neubewertung von Rückstellungen sowie Transaktionen mit Beteiligungen.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	2022	davon EBIT-wirksam	2021	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	337	337	1.826	1.826
DB Regio	0	0	2	2
DB Cargo	– 20	– 20	237	237
DB Netze Fahrweg	– 9	– 2	– 243	– 201
DB Netze Personenbahnhöfe	–	–	–	–
DB Netze Energie	–	–	– 19	– 19
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	– 90	– 90	– 639	– 639
Systemverbund Bahn	**218**	**225**	**1.164**	**1.206**
DB Arriva	– 177	– 177	1	1
DB Schenker	– 6	– 6	75	75
Konsolidierung Übrige	1	1	11	11
DB-Konzern	**36**	**43**	**1.251**	**1.293**
davon Trassenpreiserstattungen	316	316	2.098	2.098
davon Abschreibungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	– 198	– 198	–	–
davon Restrukturierungsmaßnahmen	– 89	– 89	– 133	– 133
davon Rückstellungszuführung ökologische Altlasten	–	–	– 515	– 515

Auch das Ergebnis vor Ertragsteuern war wieder positiv. Die Entwicklung der Ertragsteuerposition belastete die Entwicklung jedoch sehr deutlich:

- Die tatsächlichen Ertragsteuern stiegen aufgrund höherer Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften (v. a. bei DB Schenker).
- Der hohe latente Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag) resultierte aus veränderten Einschätzungen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung von Verlustvorträgen (u. a. wegen erwarteter hoher Ergebnisbelastungen) bei der DB AG. Die Berücksichtigung eines kürzeren Planungshorizonts wirkte zusätzlich aufwandssteigernd.

Das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) erholte sich spürbar, blieb aber negativ.

ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022	2021	2022 (Prognose März 2022)	2022 (Prognose Juli 2022)	2022
Umsatz bereinigt in Mrd. €	47,3	> 48	> 54	56,3
EBIT bereinigt in Mrd. €	– 1,6	> 0	> 1	1,3
ROCE in %	– 3,6	> 0	~ 2	2,8
Tilgungsdeckung in %	4,3	↗	~ 10	13,1

↗ oberhalb des Vorjahreswerts
→ auf Vorjahresniveau
↘ unterhalb des Vorjahreswerts

Die Entwicklung der Ertragslage verlief insgesamt etwas besser als im Integrierten Zwischenbericht Januar – Juni 2022 prognostiziert. U. a. infolge der Entwicklung des Marktumfelds war insbesondere die Geschäftsentwicklung von DB Schenker noch besser als erwartet. Umsatz und operatives Ergebnis stiegen in der Folge etwas stärker als angenommen.

Finanzlage

GRI

⟶ *Insgesamt neun Anleihetransaktionen (3,1 Mrd. €).*

⟶ *Rating-Ausblicke wieder auf »stabil« angehoben.*

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	2022	2021	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	1,19	– 0,31	+ 1,50
Höchstrendite	2,57	– 0,06	+ 2,63
Tiefstrendite	– 0,19	– 0,62	+ 0,43
Jahresendrendite	2,56	– 0,18	+ 2,74

Quelle: Thomson Reuters

Mit kräftig gestiegenen Inflationsraten haben die führenden Notenbanken der Welt 2022 ihre Zinspolitik deutlich verschärft. So hat die Europäische Zentralbank den Hauptrefinanzierungssatz von 0,0 % auf 2,5 % erhöht. Zudem begannen die Notenbanken damit, die diversen Anleihekaufprogramme auslaufen zu lassen, was bei Anleiheemissionen zu einem Nachfragerückgang führte. In der Folge sowie aufgrund von Inflationserwartungen zogen die Kapitalmarktrenditen kräftig an. Infolge von deutlich stärkeren Bewegungen im kurzfristigen Bereich lagen die Renditen für kurz- und mittelfristige über denen für langfristige Euro-Anleihen.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGSINSTRUMENTE PER 31.12. / in Mrd. €	Volumen 2022	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad	Volumen 2021	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	27,9	80 %	35,0	26,4	75 %
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,2	0,9	28 %	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 Deutsche Bahn Finance GmbH (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.

Anleiheemissionen

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 Nachfrage nach unseren Anleihen kam 2022 v. a. von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Volumen in Mio. €	Kupon in %	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS2434704123	DB Finance	AUD	300	191	3,350	Jan. 2042	20,0
XS2445114734 [1]	DB Finance	EUR	200	200	0,791	Feb. 2027	5,0
XS2451376219	DB Finance	EUR	750	750	1,375	Mär. 2034	12,0
XS2484327999	DB Finance	EUR	900	900	1,875	Mai 2030	8,0
XS2526829531	DB Finance	SEK	550	52	3,511	Aug. 2040	18,0
CH1204259811	DB Finance	CHF	300	308	1,950	Sep. 2032	10,0
XS2532383051	DB Finance	NOK	500	51	4,370	Sep. 2034	12,0
XS2541394750	DB Finance	EUR	500	500	4,875	Okt. 2042	20,0
CH1228838129	DB Finance	CHF	150	151	2,285	Nov. 2042	20,0

[1] Privatplatzierung.

Weitere Finanzierungsinstrumente

- Im Bereich der kurzfristigen Fremdfinanzierung steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung. Per 31. Dezember 2022 war das Programm nicht in Anspruch genommen.
- Zudem verfügten wir 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 konnten wir 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.

Fahrzeugfinanzierungen

Für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenpersonennahverkehr werden grundsätzlich auch Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 gingen drei Verkehrsverträge in Betrieb (insgesamt 36 E-Triebfahrzeuge und fünf Dieseltriebfahrzeuge) denen ein Sale- and-Leaseback-Vertrag zugrunde liegt.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Ersterteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen kurzfristig	Einstufungen 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.

Weitere Informationen zum Thema Rating und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Ökonomische Steuerungskennzahlen

Operative Ergebnisentwicklung führt zu Verbesserung von ROCE und Tilgungsdeckung.

WERTMANAGEMENTZIELE / in %	ROCE	Tilgungsdeckung
DB-Konzern	≥ 6,0	≥ 20
Systemverbund Bahn	≥ 5,4	≥ 15
Transporteure (Systemverbund Bahn), DB Arriva, DB Schenker	≥ 11,0	-
Infrastruktur	-	≥ 15
DB Netze Fahrweg	3,41	-
DB Netze Personenbahnhöfe	3,55	-
DB Netze Energie [1]	5,50	-

[1] Ermittlung mithilfe eines Preismodells für Kapitalgüter (Capital Asset Pricing Model; CAPM), da die BNetzA keine gewichteten Kapitalkosten (WACC) festgelegt hat, sondern anlagenspezifische Eigenkapitalkosten.

2022 wurden die ROCE-Zielwerte für den DB-Konzern und den Systemverbund Bahn angepasst:

- Der Zinsanstieg 101 führte zusammen mit gestiegenen Kapitalmarktrenditen zu höheren Kapitalkosten und damit einem Anstieg der Zielrenditen für die Transporteure im Systemverbund Bahn, DB Arriva und DB Schenker.
- Für die regulierten Geschäftsfelder der Infrastruktur gelten seit 2022 die von der BNetzA genehmigten Kapitalkosten (vor Steuern) als Ziel-ROCE.

Wirtschaftlichkeit ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen.

Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir den Unternehmenswert langfristig so steuern, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer wirtschaftlichen Zielsetzungen – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die Mitarbeitenden- und Managementvergütung.

- **Wirtschaftlichkeit** als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements zielt darauf, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten 104f. als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der ROCE-Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige Durchschnitt des ROCE den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt bleiben. Dieser ROCE-Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten im Personenverkehr, in der Logistik und im Schienengüterverkehr sowie in der Infrastruktur. Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastrukturgeschäftsfelder leiten sich seit 2022 von den seitens der BNetzA genehmigten Kapitalkosten ab. Der abgeleitete Zielwert des Systemverbunds Bahn ergibt sich aus den wertgewichteten Renditeerwartungen der zugeordneten Geschäftsfelder. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.
- **Finanzielle Stabilität** ist eine für nachhaltiges Wirtschaften wesentliche Komponente. Für den DB-Konzern mit seinem anlagenintensiven Geschäft ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Ein wesentliches Ziel ist es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Unsere zentrale Kennzahl zur Steuerung der Verschuldung ist die Tilgungsdeckung 105. Den Zielwert leiten wir aus Kreditrating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

ROCE

ROCE	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
EBIT bereinigt in Mio. €	1.253	-1.552	+2.805	-	1.837
/ Capital Employed per 31.12. in Mio. €	45.289	43.020	+2.269	+5,3	42.999
ROCE in %	**2,8**	**-3,6**	**+6,4**	**-**	**4,3**

Der ROCE stieg infolge der Verbesserung des bereinigten EBIT spürbar. Der Zuwachs des Capital Employed resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens 108f.

RENDITEDIFFERENZ / in %	2023	2022	2021	2020	2019
ROCE	-	2,8	-3,6	-7,0	4,3
− Kapitalkosten (WACC vor Steuern [1])	6,0	6,2	6,2	5,9	6,4
Differenz in Prozentpunkten	**-**	**-3,4**	**-9,8**	**-12,9**	**-2,1**

[1] Wert jeweils vom Jahresbeginn.

2022 ist die negative Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten weiter zurückgegangen. Die Unterdeckung geht im Wesentlichen auf die anhaltend angespannte, wenn auch deutlich verbesserte Ergebnissituation im Systemverbund Bahn zurück.

CAPITAL EMPLOYED

CAPITAL EMPLOYED PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Capital Employed	45.289	43.020	+ 2.269	+ 5,3	42.999
davon Sachanlagen	52.268	50.100	+ 2.168	+ 4,3	46.591

Das Capital Employed 220f. stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Zuwachs des Capital Employed resultierte im Wesentlichen aus einem investitionsbedingten Anstieg des Sachanlagevermögens im Systemverbund Bahn. Höhere Forderungen und sonstige Vermögenswerte wurden durch den Anstieg der übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten kompensiert.

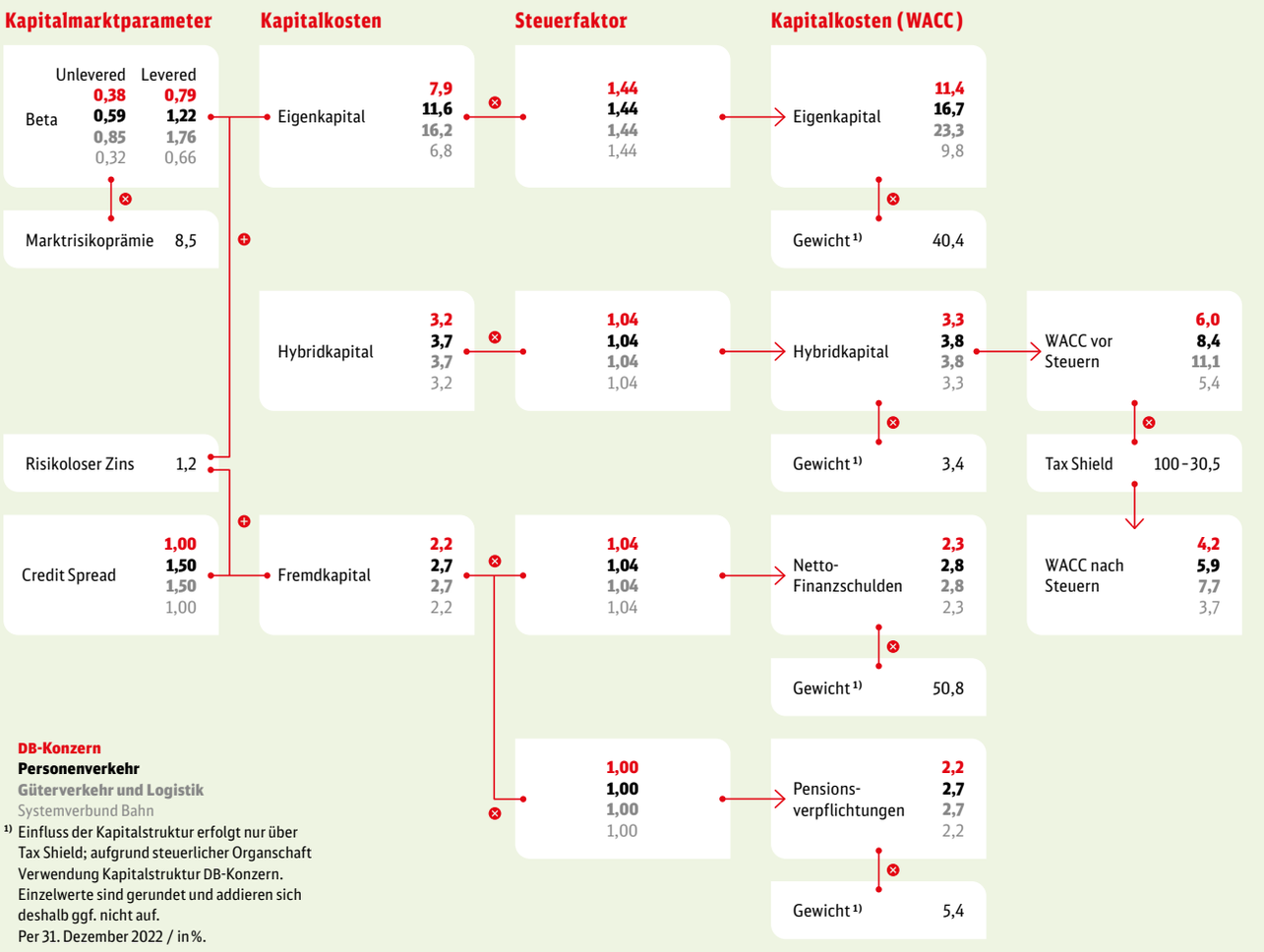
KAPITALKOSTEN

Um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen, werden die Kapitalkosten jährlich aktualisiert. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen. 2022 gingen die Kapitalkosten vor und nach Steuern für den DB-Konzern getrieben durch die Infrastruktur leicht zurück.

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Hybridkapital, Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen. Die Feststellung erfolgt einmal jährlich und reflektiert die aktuellen Kapitalmarktparameter, die geltenden steuerlichen Rahmenbedingungen und den Wertanteil der zur Finanzierung des Capital Employed eingesetzten Finanzierungsformen.

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktrisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wertsteuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Renditetrends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex DAX. Zudem erfolgt

ABLEITUNG KAPITALKOSTEN



eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder zurückgegriffen. Der Credit Spread entspricht den Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Bundesanleihen (Laufzeit zwölf Jahre). Für den Transport- und Logistikbereich erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

Die Steuerfaktoren sind auf Basis eines Steuersatzes von 30,5 % errechnet. Der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Dauerschuldzinsen. Die hiernach verbleibenden Steuern werden vollständig den Eigenkapitalkosten zugeordnet. Die Gewichtung der Finanzierungsformen erfolgt marktwertorientiert. Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen gehen zum Buchwert in die Ermittlung ein. Die Ermittlung des Eigenkapitalgewichts folgt anerkannten Methoden zur Unternehmensbewertung.

Die Gewichtung der Finanzierungsformen ist einheitlich, da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield i. d. R. der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

GRI

TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
EBITDA bereinigt	5.210	2.287	+ 2.923	+ 128	5.436
+ Operativer Zinssaldo	- 467	- 464	- 3	+ 0,6	- 620
+ Originärer Steueraufwand	- 455	- 302	- 153	+ 50,7	- 137
Operativer Cashflow nach Steuern	**4.288**	**1.521**	**+ 2.767**	**-**	**4.679**
Netto-Finanzschulden per 31.12.	28.827	29.107	- 280	- 1,0	24.175
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	2.970	5.031	- 2.061	- 41,0	5.354
+ Hybridkapital [1] per 31.12.	1.001	1.001	-	-	999
/ **Netto-Schulden per 31.12.**	**32.798**	**35.139**	**- 2.341**	**- 6,7**	**30.528**
Tilgungsdeckung in %	**13,1**	**4,3**	**+ 8,8**	**-**	**15,3**

[1] Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung ist per 31. Dezember 2022 v. a. ergebnisbedingt deutlich gestiegen:

- Der operative Cashflow nach Steuern erhöhte sich infolge des verbesserten operativen Ergebnisses.
- Die Netto-Schulden sanken im Vergleich zum 31. Dezember 2021. Dies resultierte v. a. aus niedrigeren Pensionsverpflichtungen. Die Netto-Finanzschulden 106 gingen leicht zurück.

Vermögenslage

GRI

→ *Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende leicht gesunken.*

→ *Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen in Deutschland unverändert auf hohem Niveau.*

→ *Eigenkapitalquote verbessert.*

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	5.644	3.900	+ 1.744	+ 44,7	3.278
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 6.600	- 5.116	- 1.484	+ 29,0	-3.853
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	1.561	2.309	- 748	- 32,4	993
Veränderung des Finanzmittelbestands	547	1.180	- 633	- 53,6	449
Flüssige Mittel per 31.12.	5.138	4.591	+ 547	+ 11,9	3.993

- Maßgeblich für den deutlichen Anstieg des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die verbesserte Ergebnisentwicklung 99 ff. Negative Working-Capital-Effekte wirkten teilweise kompensierend.
- Der Anstieg des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit resultierte v. a. aus höheren Netto-Investitionen 106 ff. Gestiegene Auszahlungen für den Erwerb von Unternehmen 219 sowie für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte v. a. für den erstmaligen Erwerb kurzfristig verfügbarer Wertpapiere (Geldmarktfonds) wirkten ebenfalls erhöhend.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm deutlich ab:
  - Im Wesentlichen wirkte der Rückgang des Nettomittelzuflusses aus Senioranleihen 102 (– 1.541 Mio. €) zuflussmindernd. Der Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes 109 (– 690 Mio. €) ging ebenfalls zurück, da im Vorjahr aus dem Klimaschutzpaket zwei Jahresraten zugeflossen waren (für 2021 und 2020).
  - Teilweise gegenläufig wirkte der Rückgang der Tilgungen von Finanzkrediten (+ 1.398 Mio. €), der zu einem deutlich rückläufigen Nettomittelabfluss führte. Auch der Mittelabfluss für Leasingtilgungen (+ 105 Mio. €) sank.
- Im Saldo ist per 31. Dezember 2022 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich gestiegen.

NETTO-FINANZSCHULDEN

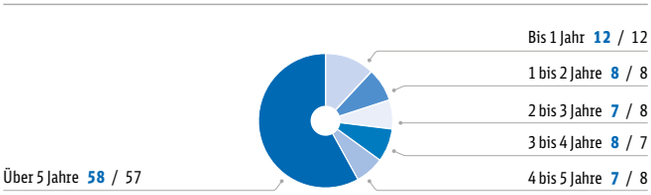
NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Senioranleihen	28.802	27.403	+ 1.399	+ 5,1	20.966
Leasingverbindlichkeiten	5.180	5.059	+ 121	+ 2,4	5.015
Commercial Paper	–	–	–	–	890
Zinslose Darlehen	298	446	– 148	– 33,2	707
Sonstige Finanzschulden	993	1.578	– 585	– 37,1	1.115
Finanzschulden	**35.273**	**34.486**	**+ 787**	**+ 2,3**	**28.693**
− Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	– 6.323	– 5.132	– 1.191	+ 23,2	–4.397
± Effekte aus Währungssicherungen	– 123	– 247	+ 124	– 50,2	–121
Netto-Finanzschulden	**28.827**	**29.107**	**– 280**	**– 1,0**	**24.175**

Die Netto-Finanzschulden sind per 31. Dezember 2022 im Vergleich zum Vorjahresende leicht gesunken. Positiv wirkten die deutlich verbesserte Ergebnissituation und der Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes (Klimaschutzpaket und Corona-Ausgleichszahlungen). Gegenläufig wirkte v. a. ein hoher Mittelbedarf für Investitionen.

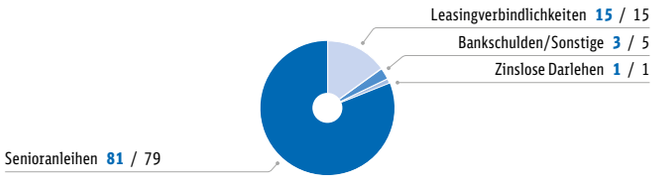
Der Anstieg der Finanzschulden wurde durch höhere flüssige Mittel (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen) mehr als kompensiert.

- Die Finanzschulden nahmen leicht zu:
  - Der Euro-Wert der ausstehenden Senioranleihen 102 war emissionsbedingt etwas höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
  - Die Leasingverbindlichkeiten lagen auf dem Niveau des Vorjahresendes. Effekte aus Tilgungen wurden durch den Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge nahezu vollständig kompensiert.
  - Die zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt zurück.
  - Auch die sonstigen Finanzschulden gingen v. a. infolge der Tilgung kurzfristiger Bankschulden zurück.
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden ganz überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungskursschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

FRISTIGKEIT FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in % — 2022 / 2021



ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in % — 2022 / 2021



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden war nahezu unverändert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich etwas in Richtung der Senioranleihen verschoben. Der Anteil der Bankschulden nahm tilgungsbedingt ab.

INVESTITIONEN

GRI

INVESTITIONEN / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Brutto-Investitionen	15.353	15.387	– 34	– 0,2	13.093
davon Systemverbund Bahn[1]	14.152	14.278	– 126	– 0,9	11.713
− Investitionszuschüsse	8.603	9.045	– 442	– 4,9	7.447
davon Systemverbund Bahn	8.574	9.027	– 453	– 5,0	7.412
Netto-Investitionen	**6.750**	**6.342**	**+ 408**	**+ 6,4**	**5.646**
davon Systemverbund Bahn[1]	5.578	5.251	+ 327	+ 6,2	4.301

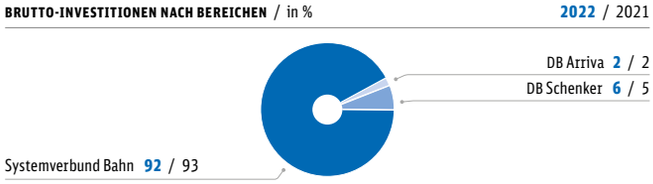
[1] Wert für 2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 angepasst.

Die Brutto-Investitionen lagen auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Im Systemverbund Bahn wurden höhere Investitionen v. a. in die Fahrzeugflotte durch etwas geringere Infrastrukturinvestitionen mehr als kompensiert. Der Anstieg der Investitionstätigkeit bei DB Schenker (v. a. Leasingaktivitäten in Europa und Asien) wirkte unterstützend.

Die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, gingen auf hohem Niveau infolge geringerer Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes (im Wesentlichen infolge der Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm) zurück. Sie machten unverändert rund 56 % (im Vorjahr: rund 59 %) der Brutto-Investitionen aus.

Die Netto-Investitionen stiegen an. Im Systemverbund Bahn wirkte v. a. der Anstieg von Investitionen in Fahrzeuge bei DB Fernverkehr und DB Regio sowie in den Neubau und den Erhalt von Stationen bei DB Netze Personenbahnhöfe.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in % — 2022 / 2021



Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert im Systemverbund Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie zum Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

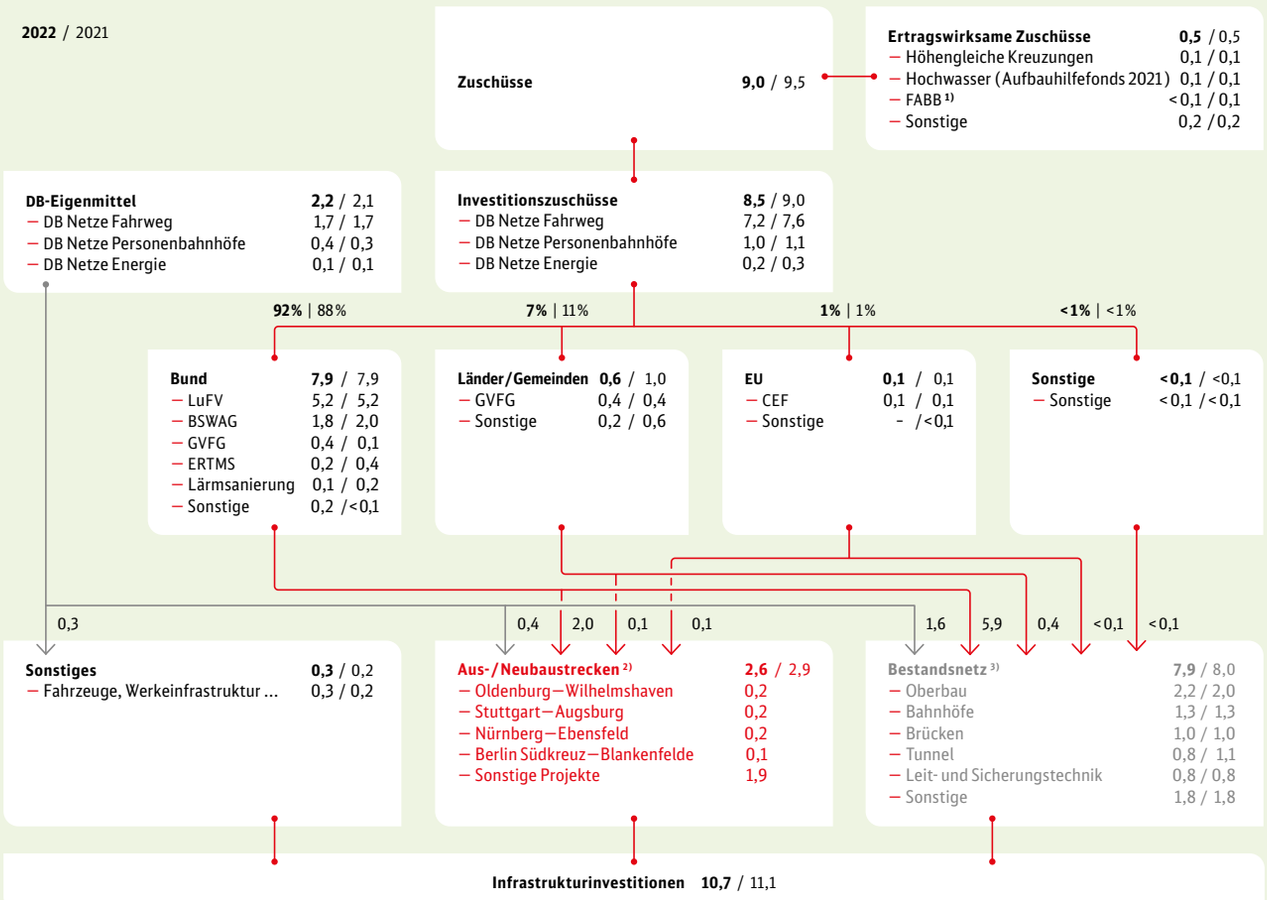
Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	14.273	14.363	- 90	- 0,6	11.826
Europa (ohne Deutschland)	801	833	- 32	- 3,8	1.186
Asien/Pazifik	247	258	- 11	- 4,3	133
Nordamerika	106	40	+ 66	+ 165	37
Übrige Welt	39	13	+ 26	-	13
Konsolidierung	- 113	- 120	+ 7	- 5,8	-102
DB-Konzern	**15.353**	**15.387**	**- 34**	**- 0,2**	**13.093**

NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Deutschland	5.709	5.338	+ 371	+ 7,0	4.414
Europa (ohne Deutschland)	762	813	- 51	- 6,3	1.151
Asien/Pazifik	247	258	- 11	- 4,3	133
Nordamerika	106	40	+ 66	+ 165	37
Übrige Welt	39	13	+ 26	-	13
Konsolidierung	- 113	- 120	+ 7	- 5,8	-102
DB-Konzern	**6.750**	**6.342**	**+ 408**	**+ 6,4**	**5.646**

In der regionalen Verteilung der Brutto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Sie lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Netto-Investitionen stiegen hingegen deutlich infolge höherer Fahrzeuginvestitionen.

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE UND -INVESTITIONEN IN MRD. €

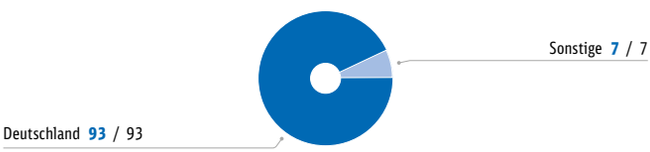


Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
1) Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen.
2) Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.
3) Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

In Europa (ohne Deutschland) sind die Investitionen gesunken. Hier wirkten im Wesentlichen niedrigere Investitionen bei DB Cargo infolge von lieferbedingten Verzögerungen bei der Beschaffung von Güterwagen.

Die Entwicklungen der Investitionen in den Regionen Asien/Pazifik, Nordamerika und übrige Welt wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Schenker getrieben.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in % — **2022** / 2021



Investitionszuschüsse

Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden. Von den Investitionszuschüssen, die der DB-Konzern 2022 erhielt, entfiel der überwiegende Teil auf die Infrastruktur.

- Wesentliche Basis dafür sind die LuFV 262 f. und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).
- Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes 77 f. sowie
- zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.
- Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung.
- Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting-Europe-Fazilität; CEF).

Neben den Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern in deutlich geringerem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse, die ebenfalls im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen.

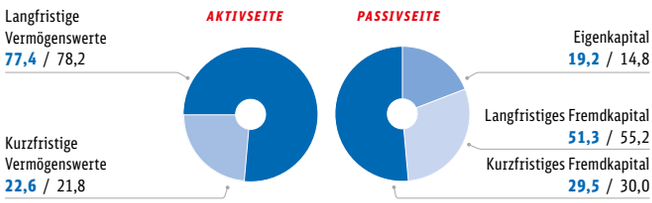
In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten 231 ff. der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden ermöglicht.

Eine Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist online verfügbar.

BILANZ

BILANZ PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Bilanzsumme	76.303	71.843	+4.460	+6,2	65.828
AKTIVSEITE					
Langfristige Vermögenswerte	59.044	56.149	+2.895	+5,2	53.213
Kurzfristige Vermögenswerte	17.259	15.694	+1.565	+10,0	12.615
PASSIVSEITE					
Eigenkapital	14.679	10.621	+4.058	+38,2	14.927
Langfristiges Fremdkapital	39.145	39.631	-486	-1,2	32.820
Kurzfristiges Fremdkapital	22.479	21.591	+888	+4,1	18.081

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in % — **2022** / 2021



2022 gab es keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

Seit 2022 werden Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung bestehender Bestellobligos (insbesondere für Fahrzeugbeschaffungen bei DB Regio und DB Fernverkehr), denen Ansprüche in gleicher Höhe gegenüberstehen, bilanziert (Bilanzierung von Schuldanerkenntnissen).

Die Bilanzsumme stieg deutlich:

- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen, v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+2.168 Mio. €), deutlich. Hier wirkte ein anhaltend hohes Niveau der Netto-Investitionen, v. a. im Systemverbund Bahn. Zudem stiegen die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (+832 Mio. €), u. a. infolge der erstmaligen Bilanzierung von Schuldanerkenntnissen sowie des Anstiegs der Forderungen aus Verkehrskonzessionen nach IFRIC 12. Auch die immateriellen Vermögenswerte (+467 Mio. €) stiegen, v. a. im Zusammenhang mit Verkehrskonzessionen. Gegenläufig wirkte der deutliche Rückgang der aktiven latenten Steuern (–795 Mio. €) teilweise kompensierend.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen noch etwas deutlicher. Maßgeblich waren v. a.:
  - der Anstieg der flüssigen Mittel (+547 Mio. €),
  - die Zunahme der sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere (+501 Mio. €) v. a. infolge höherer kurzfristig verfügbarer Geldanlagen sowie

- höhere sonstige Forderungen und Vermögenswerte (+445 Mio.€) v.a. infolge der erstmaligen Bilanzierung von Schuldanerkenntnissen.

Die Aktivseite blieb strukturell annähernd unverändert, es ergab sich eine ganz leichte Verschiebung zugunsten der kurzfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital infolge der Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 264f. (+1.125 Mio.€) sowie zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden 44f. (+860 Mio.€) deutlich an. Die Zunahme der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (+2.061 Mio.€) sowie höhere in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Cashflow-Hedges (+275 Mio.€) wirkten ebenfalls eigenkapitalerhöhend. Das negative Jahresergebnis (–274 Mio.€) wirkte gegenläufig.

Der im Vergleich zur Bilanzsumme deutlichere Anstieg des Eigenkapitals führte zu einer erheblichen Verbesserung der Eigenkapitalquote.

- Das langfristige Fremdkapital ist leicht gesunken. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung v.a. geprägt durch:
  - einen Rückgang der Pensionsverpflichtungen (–2.061 Mio.€) insbesondere infolge eines gestiegenen Zinssatzes bei der Neubewertung, der v.a.
  - durch höhere langfristige Finanzschulden 106 (+864 Mio.€) und
  - einen Anstieg der übrigen Verbindlichkeiten (+592 Mio.€) im Wesentlichen infolge der erstmaligen Bilanzierung von Schuldanerkenntnissen zu überwiegenden Teilen aufgezehrt wurde.
- Das kurzfristige Fremdkapital stieg an. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:
  - höhere kurzfristig fällig werdende sonstige Verbindlichkeiten (+580 Mio.€) v.a. infolge der erstmaligen Bilanzierung von Schuldanerkenntnissen und
  - gestiegene sonstige Rückstellungen (+277 Mio.€), im Wesentlichen infolge von Zuführungen für Erlösschmälerungen bei DB Regio.
  - Unterstützend wirkte der Anstieg der zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten (+161 Mio.€) v.a. infolge des Verkaufs der Aktivitäten von DB Arriva in Schweden.
  - Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (–157 Mio.€) v.a. bei DB Schenker wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Anstieg des Eigenkapitals eine Verschiebung v.a. zulasten des Anteils des langfristigen Fremdkapitals ergeben.

AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSINSTRUMENTE UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierte Vermögenswerte.

- In geringem Umfang mieten wir Vermögenswerte von geringem Wert auf kurzfristiger Basis oder mit variabler Entgeltgestaltung an, für die nach IFRS 16 kein Nutzungsrecht und keine Leasingverbindlichkeit bilanziert werden muss.
- Ebenfalls in geringerem Umfang verkaufen wir Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken zwischen dem DB-Konzern und der ankaufenden Bank aufgeteilt werden. Im Rahmen solcher Factoring-Vereinbarungen wurden per 31. Dezember 2022 unverändert Forderungen i.H.v. 260 Mio.€ vollständig und Forderungen i.H.v. 435 Mio.€ (per 31. Dezember 2021: 443 Mio.€) teilweise ausgebucht.
- Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmende werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2022 betrug die Gesamtverpflichtung 7.173 Mio.€ (per 31. Dezember 2021: 11.530 Mio.€) und der Zeitwert des Planvermögens 4.253 Mio.€ (per 31. Dezember 2021: 5.575 Mio.€). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2022 2.970 Mio.€ (per 31. Dezember 2021: 5.031 Mio.€).

Weitere Informationen im Abschnitt Grundlagen und Methoden 216ff.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022 / in Mrd.€	2021	2022 (Prognose März 2022)	2022 (Prognose Juli 2022)	2022
Brutto-Investitionen	15,4	>16	>16	15,4
Netto-Investitionen	6,3	>6,5	>6,5	6,8
Fälligkeiten	2,2	2,2	2,2	2,2
Anleiheemissionen (Senior)	4,9	<5	<4	3,1
Netto-Finanzschulden per 31.12.	29,1	>30	>30	28,8

Die Entwicklung der Netto-Investitionen und der Fälligkeiten verlief im Rahmen unserer Erwartungen.

Die Brutto-Investitionen (verzögerungsbedingt) und die Anleiheemissionen lagen etwas unterhalb unserer Erwartungen. Auch die Verschuldung entwickelte sich in der Folge besser als prognostiziert.

Beschaffung

Einkaufsvolumen gestiegen.

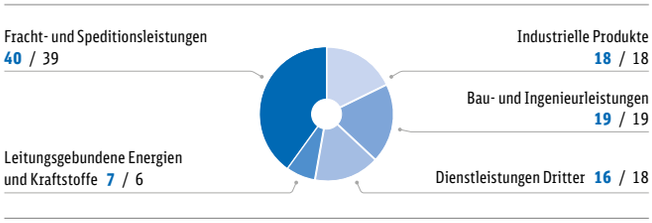
Beschaffung sichert die Versorgung des DB-Konzerns in schwierigem Umfeld ab.

EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den Prognosen und der Bedarfsvorschau der Geschäftsfelder sowie den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 2022 (ohne DB Arriva) 46,7 Mrd. € (im Vorjahr: 40,7 Mrd. €):

- **Fracht- und Speditionsleistungen** stiegen v. a. preisbedingt deutlich auf 18,7 Mrd. €. (im Vorjahr: 15,8 Mrd. €).
- **Industrielle Produkte** stiegen auf 8,5 Mrd. € (im Vorjahr: 7,3 Mrd. €), getrieben durch den zweiten Abruf von ICE-3neo-Fahrzeugen.
- **Bau- und Ingenieurleistungen** stiegen auf 8,9 Mrd. € (im Vorjahr: 7,8 Mrd. €), dies resultierte aus höheren Materialkosten sowie dem gestiegenen Investitionsvolumen in die Schieneninfrastruktur in den nächsten Jahren.
- **Dienstleistungen Dritter** stiegen auf 7,6 Mrd. € (im Vorjahr: 7,3 Mrd. €), was v. a. auf Preiseffekte bei DB Cargo zurückzuführen ist.
- **Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe** stiegen auf 3,1 Mrd. € (im Vorjahr: 2,6 Mrd. €), was insbesondere auf die Entwicklung der Energiepreise zurückzuführen ist.

STRUKTUR EINKAUFSVOLUMEN [1] / in % — **2022** / 2021



[1] Ohne DB Arriva.

Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland lag 2022 bei 21,5 Mrd. € (im Vorjahr: 18,3 Mrd. €).

EINKAUFSVOLUMEN / in Mio. €	2022	2021	2020
Einkaufsvolumen in Deutschland [1]	23.885	21.137	21.518
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	90	87	90

Das Einkaufsvolumen ist die Summe aller Nettobestellwerte – aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen –, die abgeschlossen wurden.
[1] Ohne DB Schenker, ohne DB Arriva.

WESENTLICHE THEMEN 2022

- **Absicherung Versorgung des DB-Konzerns:** Trotz stark steigender und volatiler Marktpreise für Rohstoffe und Güter, stark gestiegener Inflation und gestörter Lieferketten und Produktionsengpässen konnten wir durch ein fokussiertes Lieferanten- und Risikomanagement die Versorgung des DB-Konzerns mit Produkten und Leistungen sicherstellen.
- **Relaunch Lieferantenportal des DB-Konzerns:** Mit dem Relaunch haben wir einen zentralen Hebel zur Gestaltung unserer Geschäftsbeziehungen gestärkt. Als durchgängig digitale Informationsplattform konzipiert, ist es zentrale Anlaufstelle für bestehende Lieferanten und alle, die es zukünftig werden möchten. Konsequent aus Sicht der Nutzer:innen gedacht, schaffen wir so eine intuitive und konsistente Nutzer:innen-Erfahrung, die gleichzeitig für größtmögliche Transparenz sorgt: alle Informationen, die beim Auf- und Ausbau einer starken strategischen und partnerschaftlichen Zusammenarbeit helfen, einfach und bequem auf einer zentralen Plattform.
- **Verleihung DB-Lieferantenprädikat:** Im Rahmen der InnoTrans-Leitmesse honorierten wir 2022 mit der Verleihung des DB-Lieferantenprädikats bereits zum zehnten Mal Unternehmen, die sich im Wettbewerb in ihrem Marktsegment durchgesetzt haben, ihre vertraglichen Verpflichtungen vorbildlich und nachhaltig erfüllen und uns bei der Umsetzung unserer Konzernstrategie mit Bestleistungen unterstützen. Zum vierten Mal würdigten wir zudem mit dem DB Supplier Innovation Award besondere Innovationsleistungen, die unser Leistungsangebot unterstützen, einen hohen Neuheitsgrad aufweisen und sich ebenso durch Nachhaltigkeit auszeichnen.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION IN DER BESCHAFFUNG

Die Weiterentwicklung der Beschaffung ist eng mit der Digitalisierung und (Teil-)Automatisierung von Prozessen basierend auf einer modernen, vernetzten IT-Landschaft verbunden. Das Ziel sind durchgehend geführte, intuitive und digitalisierte End-to-End-Prozesse mit einer starken Nutzer:innenorientierung. Die Nutzer:innengruppen sind Bedarfsträger:innen aus allen Konzernunternehmen, Lieferanten der Beschaffung und strategisch sowie operativ Einkaufende.

NACHHALTIGKEIT IN DER LIEFERKETTE

Den größtmöglichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung erzielen wir dank starker Partnerschaften in transparenten Lieferketten. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle für den gemeinsamen Geschäftserfolg.

Wir haben unsere soziale und ökologische Verantwortung in zahlreichen Warengruppenstrategien weiterentwickelt und in Vergaben als Eignungs-, Leistungs-, Wertungs- oder Durchführungskriterium verankert. Als Ausgangspunkt für eine nachhaltige Gestaltung der Lieferketten und die konkreten Beschaffungsentscheidungen dienen unser DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner (auch Code of Conduct; CoC) sowie die Beschaffungspolitik. Der CoC wird während der Registrierung von Lieferanten vereinbart. Damit erklären Lieferanten u. a. auch, dass sie die Menschenrechte einschließlich der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) respektieren. Auf dieser Grundlage sowie anhand der gesetzlichen Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) 189 überprüfen wir die Einhaltung der Anforderungen bei unseren strategischen Partnern mit Vor-Ort-Audits, sofern die Branche, das Land des Geschäftssitzes oder die Lieferketten einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind. Darüber hinaus erweitern wir unser Risikomanagement um die gesetzlichen Anforderungen aus dem LkSG und adaptieren das bestehende Beschwerdeverfahren.

Im Oktober 2022 wurde der DB-Konzern mit dem Sustainability Award in der Kategorie »Einkauf« des Berlin Institute Supply Chain Management und der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers (PwC) für ein »herausragendes Nachhaltigkeitskonzept und die Implementierung von Nachhaltigkeitslösungen in die Operations-Strategie« ausgezeichnet.

Wir legen großen Wert auf umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen unserer Lieferanten hinsichtlich des Managementsystems, ihrer Aktivitäten und Ergebnisse. Wir betrachten die Dimensionen Umwelt, Arbeitsschutz, Menschenrechte, Geschäftspraktiken und Lieferkette. Jede Dimension unterliegt Mindestanforderungen.

Darüber hinaus hat der DB-Konzern in 2022 einen Vier-Stufen-Plan verabschiedet, der in Vergabeprozessen unsere Auftragnehmer schrittweise dazu verpflichtet, Nachhaltigkeitsratings vorzulegen und darin definierte Mindestscores zu erreichen:

- **Ab 2023 bei EU-Vergaben:** im Auftragsfall Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings (ohne Mindestrating).
- **Ab 2024 bei Vergaben über 100.000 €:** im Auftragsfall Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings (ohne Mindestrating).
- **Ab 2025 bei EU-Vergaben:** Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings mit branchenüblichem Mindestrating.
- **Ab 2026 bei Vergaben über 100.000 €:** Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings mit branchenüblichem Mindestrating.

Mehr als 700 Lieferanten, die 61 % (im Vorjahr: 62 %) unseres Einkaufsvolumens ausmachen, haben uns bereits Bewertungen vorgelegt. Der überwiegende Teil der erneut bewerteten Lieferanten hat sich in seiner Nachhaltigkeitsleistung verbessert. So reduzieren wir gemeinsam Risiken und steigern die Resilienz in der Versorgung des DB-Konzerns mit Gütern und Dienstleistungen. Unsere Lieferanten profitieren in vielen Warengruppen von einer vereinfachten Qualifizierung, wenn sie eine aktuelle Nachhaltigkeitsbewertung vorlegen (wie z. B. Ecovadis oder vergleichbare).

In einem kontinuierlichen Dialog mit den Industrieverbänden und der Initiative Railsponsible setzen wir die Entwicklung von nachhaltigen Leistungs- und Entscheidungskriterien fort. Alle 15 Mitglieder von Railsponsible leisten mit mehr als 3.000 Lieferantenbewertungen einen wichtigen Beitrag zu transparenteren Lieferketten. Strategisch bilden der Klimaschutz und die Absicherung sozialer Mindeststandards die Schwerpunkte rund um verantwortungsvolles Beschaffungsmanagement bei Railsponsible.

NATIONALE UND INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN

Der Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten liegt unverändert in Europa. Aus wettbewerblichen Gründen und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit arbeiten wir auch mit Lieferanten außerhalb der EU zusammen. Dort liegt der Schwerpunkt in Asien.

Unser International Procurement Office Asia (IPO) in China hat seit seiner Eröffnung über 760 Lieferanten für uns identifiziert und deren Entwicklung sowie Beteiligung an Vergaben entsprechend den geltenden Prozessen begleitet. Darüber hinaus identifiziert das IPO im asiatischen Markt Innovationen für den DB-Konzern, etwa in den Bereichen der Digitalisierung und Elektromobilität. 2022 haben wir bspw. den ersten asiatischen Hersteller für Brennstoffzellenbusse qualifiziert.

Insbesondere im Projektgeschäft des Bereichs Fahrzeugersatzteile arbeiten wir regelmäßig partnerschaftlich mit etablierten Lieferanten in China zusammen. DB-Qualitätsmitarbeitende überwachen laufend die Produktion vor Ort. Die zuverlässige Versorgung mit Produkten durch unsere internationalen Lieferanten hat trotz der schwierigen logistischen Bedingungen einen wertvollen Beitrag zum stabilen Betrieb unserer Flotte geleistet.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn → 112
Geschäftsfeld DB Arriva → 155
Geschäftsfeld DB Schenker → 164

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Deutscher Personenverkehrsmarkt

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig zu erhalten und in Europa ausgewählte Marktchancen zu nutzen.

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2022	2021	2022	2021
Motorisierter Individualverkehr	+3,1	+0,7	84,1	88,4
Schienenpersonenverkehr	+58,8	+0,3	9,5	6,5
DB-Konzern	+65,5	-2,7	7,7	5,1
Konzernexterne Bahnen	+34,8	+12,9	1,8	1,4
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+32,5	+0,0	6,0	4,9
DB-Konzern	+11,9	+8,8	0,5	0,5
Luftverkehr (innerdeutsch)	+93,2	-20,3	0,4	0,2
Gesamtmarkt	**+8,4**	**+0,6**	**-**	**-**

Die Daten für 2021 und 2022 entsprechen den per Februar 2023 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der deutsche Personenverkehr war auch 2022 noch von den Auswirkungen eines veränderten Mobilitätsverhaltens infolge der Corona-Pandemie geprägt. In den drei von der Corona-Pandemie betroffenen Jahren bevorzugten Menschen tendenziell Individualverkehre. Die Verkehrsnachfrage lag insbesondere im ersten Jahresdrittel 2022 unter dem Vor-Corona-Niveau. Im weiteren Jahresverlauf 2022 zog die Verkehrsnachfrage deutlich an. Zusätzlich förderten Maßnahmen wie das 9-Euro-Ticket 36 und der bundesweite Tankrabatt den Personenverkehr in den Sommermonaten. Insgesamt verzeichnet der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 ein spürbares Wachstum. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) setzte 2022 seinen Erholungskurs fort. Während 2020 die Verkehrsleistung des MIV gegenüber 2019 um etwa 13 % sank, stieg sie 2021 um rund 0,7 % und 2022 um rund 3,1 % an. Im Jahresverlauf 2022 profitierte der motorisierte Individualverkehr weiterhin von infektionsschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre. Zudem wirkte der von der Bundesregierung beschlossene temporäre Tankrabatt positiv.
- Der innerdeutsche Luftverkehr verzeichnete 2022 ebenfalls einen enormen Anstieg der Nachfrage. Insbesondere die reisestarken Sommermonate führten zu einem Verkehrsleistungsanstieg von rund 93 % in 2022. Trotz der starken Erholung bleibt der Marktanteil mit 0,4 % weiterhin auf sehr niedrigem Niveau.
- Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete 2022 einen sehr starken Verkehrsleistungszuwachs von rund 58 %.
  - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte von Juni bis August 2022 vom 9-Euro-Ticket.
  - Der Schienenpersonenfernverkehr war geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende. Gestützt wurde die Entwicklung 2022 durch weitreichende Angebotsausweitungen der Bahnen. FlixTrain erweiterte sein Streckennetz ab Mai 2022 um drei neue Strecken und bot somit insgesamt Reisen zu 70 Zielen an.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr konnte ebenfalls deutlich zulegen. Das 9-Euro-Ticket trug hierzu einen erheblichen Teil bei, dennoch litt der öffentliche Straßenpersonenverkehr weiterhin unter geringeren Pendlerfahrten. Die Zunahme betraf konzerninterne und -externe Anbieter gleichermaßen.
  - Der Buslinienfernverkehr konnte seine Verkehrsleistung 2022 mehr als verdoppeln. Ursächlich hierfür sind zum einen die starken Angebotseinschränkungen des Vorjahres, zum anderen die Ausweitung des Angebots von FlixBus im Jahresverlauf 2022.
  - Der Marktanteil nahm wieder leicht zu.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2022	2021	2022	2021
Schienengüterverkehr	+0,9	+9,4	19,0	18,7
DB-Konzern	-0,8	+8,1	8,0	8,0
Konzernexterne Bahnen	+2,2	+10,4	11,0	10,7
Straßengüterverkehr	-0,5	+3,8	72,0	72,2
Binnenschiff	-6,0	+4,0	6,5	6,9
Rohrfernleitungen	+12,2	-5,7	2,5	2,2
Gesamtmarkt	**-0,3**	**+4,5**	**-**	**-**

Die Daten entsprechen den per Februar 2023 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Verkehrsleistung Schienengüterverkehr gem. Destatis-Definition als Verkehre mit Hauptfrachtführerschaft.

Nach einem von Basiseffekten geprägten starken Auftakt 2022 ebbte das Nachfragewachstum diskontinuierlich ab. Den Beginn des negativen Trends markierte der Ausbruch des Ukraine-Kriegs, wobei die Belastung des Marktumfelds in der Kombination unterschiedlicher Störfaktoren begründet ist.

Massive Energie- und Kraftstoffkostensteigerungen beeinträchtigten die Kostenseite von Transporteuren. Energieintensive Branchen passten Produktionsvolumina an, da die gestiegenen Faktorkosten am Markt nicht weitergegeben werden konnten, was zu deutlichen Rückgängen der Transportmengen führte. Starke Zuwächse hingegen zeigten die fossilen Energieträgertransporte infolge des verstärkten Einsatzes in der Stromerzeugung. Die schon in der Corona-Pandemie bestehenden Lieferkettenprobleme sowie daraus resultierende Materialknappheiten v. a. in der Automobil- und Baubranche hielten im ersten Halbjahr 2022 zwar noch an, schwächten sich im Jahresverlauf jedoch deutlich ab.

Neben weltpolitischen und konjunkturbedingten Herausforderungen blieb der Personalmangel in der Transportbranche akut. Die Güterverkehrsleistung in Deutschland war schwächer als erwartet und bewegte sich auf Vorjahresniveau.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach einem von Aufholeffekten geprägten starken Vorjahr startete die Transportleistung des Schienengüterverkehrs ebenso kräftig in das Jahr 2022, verzeichnete jedoch ab März eine deutliche Eintrübung der Nachfrage. Schwach zeigten sich die v. a. von der Energiekrise betroffenen Chemie- und Papiertransporte, aber auch die Stahlindustrie verzeichnete deutliche Rückgänge. Die erwartete starke Erholung der in den Corona-Jahren um die Hälfte eingebrochenen Automobiltransporte fiel aufgrund des sich erst ab dem zweiten Halbjahr 2022 auflösenden Halbleitermangels schwächer aus. Einen deutlichen Leistungsanstieg verzeichneten hingegen Kohle- und Erd- sowie Mineralöltransporte. Auch Baustofftransporte und der Kombinierte Verkehr zeigten eine moderate Steigerung, wobei im zweiten Halbjahr 2022 eine deutlich abflachende Dynamik erkennbar war.

Insgesamt bewegten sich die Güterbahnen leicht über dem Vorjahresniveau und steigerten auch 2022 ihren Marktanteil. Die konzernexternen Bahnen waren Treiber des Wachstums, sie profitierten überdurchschnittlich u. a. vom Wachstum des Kombinierten Verkehrs. Die Gesamtverkehrsleistung der konzerninternen Gesellschaften bewegte sich demgegenüber leicht unter dem Vorjahresniveau, da diese zur Stabilisierung der Betriebssituation Verkehre in größerem Umfang nicht durchgeführt haben.

STRASSENGÜTERVERKEHR

Der Straßengüterverkehr startete annähernd so stark wie die Schiene in das Jahr 2022. Dies lag neben Basiseffekten an positiven Konjunkturimpulsen sowie hohen Auftragsbeständen der Baubranche. Der weitere Jahresverlauf brachte aufgrund steigender Preise und schwächelnder Nachfrage teils leichte, teils deutlich Rückgänge. Gründe hierfür waren die schwächere Entwicklung in vom Lkw dominierten Branchen wie z. B. Maschinenbau- und Konsumgüterindustrie, aber auch im Chemiesektor.

Die für die Straße bedeutende Baubranche verzeichnete aufgrund der steigenden Zinsen im zweiten Halbjahr 2022 deutliche Auftragsrückgänge.

Die im Ausland zugelassenen Lkw entwickelten sich wie bereits im Vorjahr zwar deutlich positiver als die deutschen, insgesamt war die Fahrleistung auf der Straße 2022 jedoch leicht rückläufig und blieb knapp unter dem Vorjahresniveau. Der Marktanteil der Straße ging leicht zurück.

BINNENSCHIFF

Der intermodale Marktanteil der Binnenschifffahrt sank 2022 auf einen historischen Tiefstand. Das erste Quartal verzeichnete zunächst kräftige Zuwächse in den Branchen Kohle, Erze, Steine und Erden. Auch die auf das Gesamtvolumen weniger Einfluss nehmenden Containertransporte entwickelten sich positiv. Für einen dramatischen Einbruch der Verkehrsleistung sorgten die Auswirkungen des Niedrigwassers im Rhein ab Juli, durch das Schiffe nicht oder nicht mit voller Auslastung fahren konnten. Die Pegelstände erreichten zwar nicht ganz das Niveau des historischen Niedrigstands von 2018, erholten sich jedoch erst ab September wieder so weit, dass ein normaler Betrieb möglich war. Die Verkehrsleistung legte im letzten Quartal durch die starke Nachfrage binnenschiffaffiner Güter zwar wieder deutlich zu, dennoch schließt die Binnenschifffahrt das Gesamtjahr mit deutlichem Minus ab.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Entwicklung wurde im Jahresverlauf 2022 spürbar beeinflusst durch die Folgen des Ukraine-Kriegs. Materialknappheit, gestörte Lieferketten, Kostensteigerungen durch hohe Energiepreise und veränderte Transportströme belasteten den Markt v. a. ab dem zweiten Quartal. In der Folge ging die Transportnachfrage v. a. bei den schienenaffinen Branchen wie Stahl und Chemie zurück. Zusätzlich belasteten u. a. die gesunkenen Russlandverkehre den Markt. Aufgrund einer veränderten Energiepolitik in Ländern wie Deutschland, Polen und Tschechien wurde eine starke Zunahme bei den Kohleverkehren verzeichnet. Nach eigenen Berechnungen ging die Verkehrsleistung des europäischen Schienengüterverkehrs (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) insgesamt leicht zurück. Die Verkehrsleistung von DB Cargo in Europa ging ebenfalls leicht zurück, jedoch dank der positiven Entwicklung der DB Cargo-Gesellschaften in Polen, Rumänien und Italien nicht so stark wie der Gesamtmarkt.

	Wachstumsrate	
INTERNATIONALE GÜTERVERKEHRS- UND LOGISTIKMÄRKTE / in %	**2022**	2021
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	– 0,8	+ 7,6

Die Daten entsprechen den per Februar 2023 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

Geschäftsmodell

DB Fernverkehr bietet seinen Fahrgästen komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/Intercity-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs. Erweitert wird das Angebot durch Inselverkehre nach Sylt und Wangerooge.

Wichtigste Zielgrößen sind die Anzahl der Fahrgäste, die Zufriedenheit der Fahrgäste, die betriebliche Pünktlichkeit, die Mitarbeitendenzufriedenheit und das operative Ergebnis (EBIT). Die Steuerung erfolgt insbesondere anhand der Leistungskennzahlen Betriebsleistung, Verkehrsleistung sowie Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert stark mit der geplanten Betriebsleistung, die sich aus dem Angebot ableitet. Ein Teil der Kosten, u. a. für Trassen, Stationshalte und Energie, hängt von der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung ab. Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen werden hingegen auf den Jahresfahrplan ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Kostentreiber hierbei sind Personal-, Instandhaltungs- und Infrastrukturaufwendungen, weshalb das Geschäft fixkostenintensiv ist. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards.

Maßgeblich für den Erfolg sind unsere Mitarbeitenden, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit Partnerbahnen für grenzüberschreitende Verbindungen und Nachtzugverkehre von großer Bedeutung.

GRI Märkte und Strategie

Zentrales Ziel für DB Fernverkehr bleibt die Verdopplung der Reisendenzahl gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Laut Prognosen wird der Fernverkehrsmarkt nach der Corona-Pandemie seinen Wachstumskurs fortsetzen. Zur Erreichung der klimapolitischen Ziele und vor dem Hintergrund eines steigenden Umweltbewusstseins möchte DB Fernverkehr trotz steigenden Wettbewerbs den Marktanteil der Schiene durch attraktive Angebote weiter ausbauen. Die Bevölkerungszahl in urbanen Ballungsräumen wird in Deutschland bis 2050 steigen, sodass schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Großstädten immer wichtiger werden. Gleichzeitig soll der direkte Anschluss der Menschen in den Regionen an den Fernverkehr sichergestellt werden.

Als integraler Bestandteil der Strategie Starke Schiene 51 ff. leistet DB Fernverkehr so einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. Durch zielgruppenspezifische Angebote, Aufbau des Servicepersonals, vielfältige Marketingmaßnahmen sowie Kapazitätsausweitungen der Flotte konnte die Anzahl der Reisenden deutlich gesteigert werden.

Zur Erreichung der strategischen Ziele sind einerseits der Ausbau und die Stabilisierung der Produktion und andererseits die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots notwendig. DB Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zur Bewältigung des Klimawandels bei. Dabei kommt der Kernidentität von DB Fernverkehr »Unser Antrieb: Menschen verbinden, Distanzen überwinden«, »Unser Anspruch: Die beste Reise – gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz«, »Unser Versprechen: Ankommen beim Einsteigen« nach wie vor eine besondere Bedeutung zu. Durch die stetige Weiterentwicklung des Projektportfolios entlang der Ausbaufelder der Starken Schiene wurde die Realisierung der strategischen Ziele weiter vorangetrieben.

- **Robuster:** Um die steigende Nachfrage bedienen zu können, vergrößert DB Fernverkehr die Fahrzeugflotte und Instandhaltungskapazität der Werke 116. So investierte DB Fernverkehr auch 2022 in den Ausbau der Flotte. Die für das Wachstum notwendigen Instandhaltungskapazitäten werden u. a. mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Hamburg und Berlin sowie dem Start des Werksneubaus in Dortmund sichergestellt. Mit rund 1.000 neuen Servicemitarbeitenden verbessert DB Fernverkehr nochmals den persönlichen Service. Um den massiven Personalausbau zu leisten sowie Fluktuationen und altersbedingte Abgänge zu kompensieren, kommt der Personalgewinnung 83 f., Qualifizierung und Bindung der Mitarbeitenden eine wichtige Rolle zu. Ein besonderer Fokus der Personalgewinnung liegt dabei auf der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Positionen wie Triebfahrzeugführer:innen und Zugbegleiter:innen. Darüber hinaus arbeitet DB Fernverkehr kontinuierlich an der Steigerung der Mitarbeitendenzufriedenheit 85 f., z. B. durch eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben über eine stärkere Berücksichtigung der Mitarbeitendenwünsche bei der Einsatzplanung mittels innovativer IT-Tools.
- **Schlagkräftiger:** Durch verbesserte Prozesse sollen alle Fernverkehrszüge mit hoher Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitgestellt werden. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität 116 wird die Produktion weiter digitalisiert und optimiert. So wurde bspw. 2022

GRI

DB FERNVERKEHR – AUF EINEN BLICK

Produkte

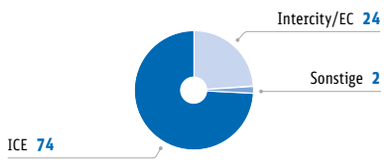
ICE (Intercity-Express)
- ICE-Züge sind unsere Hochgeschwindigkeitszüge und verbinden Metropolen und Ballungszentren. DB Fernverkehr bietet mit dem ICE nationale und grenzüberschreitende Verkehre in Europa an.

Intercity
- Die Intercity-Züge sind v. a. auf Relationen innerhalb Deutschlands im Einsatz. Sie verbinden Metropolen und Ballungszentren mit Regionen. Seit 2015 wird die Flotte durch doppelstöckige Intercity-2-Züge sowie seit 2019 durch weitere Stadler-Züge (KISS) ergänzt.

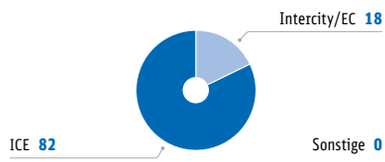
EC (Eurocity)
- Die EC-Züge ermöglichen ein schnelles und länderübergreifendes Reisen. In Zusammenarbeit mit anderen Bahnen werden zahlreiche Verbindungen zwischen großen europäischen Städten angeboten.

Struktur

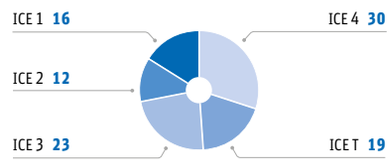
REISENDE SCHIENE / in %



VERKEHRSLEISTUNG SCHIENE / in %



ICE-FLOTTE (ZÜGE) / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 19.100

Fahrzeuge
- 367 ICE
- 202 Lokomotiven
- 1.095 Reisezugwagen

Netzwerke und Infrastruktur
- 10 Werksstandorte

Strom und Kraftstoffe
- 2,6 Mrd. kWh Bahnstrom
- 8,3 Mio. l Dieselkraftstoff
- 1,1 Mio. l HVO (Biokraftstoff)

Weitere Produktionsfaktoren
- 159 Mio. Trkm
- 3,0 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden

Nutzenversprechen
- DB Fernverkehr bietet einfaches, entspanntes, verlässliches und umweltfreundliches Reisen.

Kundenzugang / -bindung
- Online, Mobil, Reisezentren, Automaten, Agenturen, Call-Center
- BahnCard, BahnBonus-Programm und Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Fahrgäste betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke und Verkehre planen

OUTPUTS[1)]

Reisende
- 132 Mio. (Schiene)

Verkehrsleistung
- 42 Mrd. Pkm (Schiene)

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- - 39 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,6

Kundenzufriedenheit
- ZI von 74,8

Endenergieverbrauch
- - 23,1 % im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit
- 65,2 %

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
1) Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
2) Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

der Digitale Arbeitsplatz Bordservice für das Zugbegleitpersonal eingeführt. Durch das neue System wird die Anzahl benötigter Endgeräte im Bordservice reduziert und der Grundstein für zukünftig schlankere, digitale Prozesse an Bord der Züge gelegt.

- **Moderner:** DB Fernverkehr strebt den Aufbau eines flexiblen, zuverlässigen und hochfrequenten Fernverkehrsnetzes i. S. d. Deutschland-Takts an. Über die Stärkung des Metropolnetzes und eine intensivere Anbindung der Regionen werden im Zielzustand 80 % der Bevölkerung in Deutschland einen direkten Zugang zum Fernverkehr erhalten. Durch Streckenausweitungen und Taktverdichtungen sowie Reisezeitverkürzungen schafft DB Fernverkehr attraktive und wettbewerbsfähige Angebote. So wurde bspw. 2022 Chemnitz wieder an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke zwischen Wendlingen und Ulm 8 f. im Dezember 2022 wurde die Reisezeit zwischen Stuttgart und München um rund

15 Minuten verkürzt und gleichzeitig das tägliche Angebot zwischen den beiden Städten um rund 20 auf 90 Fahrten erhöht. Die digitalen Kundenkanäle unterstützen die Fahrgäste bei ihrer Reise. Über den DB Navigator als digitale Plattform wird der Zugang zum System erleichtert und eine moderne und zeitgemäße Reisebegleitung entlang der gesamten Reisekette ermöglicht. Die nächste Generation des DB Navigators kann seit Herbst 2022 als Testversion genutzt werden. Mit dem Gastgeberkonzept wird die persönliche Servicekomponente gestärkt, was auf ein wettbewerbsfähiges Reiseerlebnis einzahlt. Zusätzlich senkt das neue BahnBonus-Vorteilsprogramm die Schwelle für Statusleistungen und schafft mehr Anreize, sich häufiger für die klimafreundliche Bahn zu entscheiden. Komplettiert wird das Serviceangebot durch moderne DB Lounges, die den Fahrgästen das Wohlfühlen am Bahnhof erleichtern.

TCFD — **Grüner:** Als Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland sind Umwelt- und Klimaschutz für DB Fernverkehr eine Selbstverständlichkeit. So fahren die Züge bereits seit 2018 mit 100 % Ökostrom grün. Nr. 01. Auf Strecken, wo Kraftstoff weiterhin notwendig ist, wird bis 2025 vollständig auf nachhaltige Biokraftstoffe 150 umgestellt. Auch alle neuen Instandhaltungswerke grün. Nr. 48 sind klimaneutral. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit 117 flankieren diese Aktivitäten.

Entwicklung Fahrzeugflotte

FAHRZEUGPROJEKTE UND -BESCHAFFUNGEN

- Die ICE-1-Modernisierung schreitet weiter voran. Bis Ende 2022 wurden 18 ICE-1-Züge modernisiert. Eine verbesserte Antriebstechnik wurde parallel zur Modernisierung umgesetzt, um die Robustheit der Antriebe zu optimieren. Ende 2022 befanden sich 42 umgebaute Triebköpfe im Einsatz.
- Das Redesign des ICE 3 wurde fortgesetzt. Bis Ende 2022 haben 45 Triebzüge das Redesign grün. Nr. 87 durchlaufen. Das Redesign-Programm (50 Triebzüge) wird bereits bis zum zweiten Halbjahr 2023 abgeschlossen sein. Mit neu konzipierten Sitzen, noch mehr Funktionalität, neuen Farben und modernen, langlebigen Materialien bekommen die Fernzüge eine zeitgemäße Ausstattung.
- Das Kundenprogramm ICE T adressiert mit der Erneuerung der Sitze, der Teilsanierung von WCs, der Aufwertung des Fahrzeuginnenraums sowie der Neulackierung bis Ende 2024 die wichtigsten Maßnahmen, um die Kundenzufriedenheit zu verbessern.
- Auch von den Intercity-2-Doppelstockzügen des Herstellers Alstom Transport werden bis 2024 weitere Fahrzeuge zulaufen.
- 2020 wurde der Betrieb der ersten neun Intercity-2-Züge (KISS) aufgenommen. Weitere acht Fahrzeuge wurden 2022 für den Fahrgasteinsatz vorbereitet und sind seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 im Einsatz.
- 22 ICE-4-Züge sind 2022 zugegangen. Damit ist der ICE 4 jetzt die größte ICE-Baureihe im Fernverkehr.
- Ende 2022 gingen die ersten vier ICE-3neo-Züge wie geplant in den Betrieb. Bis Ende 2029 wird DB Fernverkehr 73 ICE-3neo in Betrieb nehmen. Das tägliche Platzangebot für die Fahrgäste im Fernverkehr steigt mit den neuen Zügen um 32.000 Sitze. Mit diesem Zuwachs schaffen wir die notwendigen Kapazitäten für eine erfolgreiche Umsetzung der Starken Schiene.
- Der ICE L wird sukzessive ab Oktober 2024 in Betrieb gehen. In einem ersten Abruf sind 23 Züge beim Hersteller Talgo bestellt. Die Züge zeichnen sich u. a. durch einen ebenerdigen Einstieg auf Bahnsteighöhe aus.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

2022 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum Vorjahr weiter gesteigert werden. Die konsequente Modernisierung der Bestandsflotte wirkt sich positiv auf die Stabilität im Betrieb aus. Auch die Zulieferung neuer Fahrzeuge trägt zu der Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit bei. Um die positive Entwicklung fortsetzen zu können, werden weitere Fahrzeugprojekte umgesetzt. Hierzu zählen der Zulauf von neuen Fahrzeugen 116 sowie kontinuierliche Optimierungsmaßnahmen an den Bestandsflotten, insbesondere mit Blick auf den Ausbau der Diagnosefähigkeiten.

Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Verfügbarkeit der Komponenten im Fahrgastbereich (z. B. WLAN, Reservierung). Die Anzahl der Funktionsstörungen konnte trotz gestiegener Flottengröße stabil gehalten und somit je eingesetzten Triebzug reduziert werden.

Um an die gute Entwicklung anknüpfen zu können, werden neben den oben genannten Projekten die Erkenntnisse auch im Rahmen von neu aufgesetzten Beschaffungsprojekten wie HGV 3.0 berücksichtigt. Zusätzlich werden neue Verfahren auf Basis von KI, Predictive und Condition-based Maintenance genutzt, um mit den bestehenden automatisierten Systemen die Fahrzeugverfügbarkeit noch weiter zu erhöhen.

Umweltmaßnahmen

GRI

- Seit Sommer 2022 wird der Sylt-Shuttle mit dem klimafreundlichen, aus Rest- und Abfallstoffen hergestellten Biokraftstoff HVO grün. Nr. 164 (Hydrotreated Vegetable Oil) betankt.

- Wir haben uns als Ziel gesetzt, bis 2025 auch die wenigen verbleibenden dieselbetriebenen Fernverkehrszüge auf 100 % HVO umzustellen.
- In unserer Bordgastronomie grün. Nr. 67 wurde ein neues, grundlegend überarbeitetes Sortiment etabliert. Mehr als 50 % der angebotenen Speisen sind vegan oder vegetarisch und tragen so zur Ressourcenschonung bei. Je drei saisonal wechselnde Aktionsprodukte werden zudem in 100 % Bioqualität angeboten.

Weitere Ereignisse

- Der DB-Konzern ist weltweit erster intermodaler Partner der Star Alliance geworden und setzt ein starkes Zeichen auf dem Weg hin zu mehr Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor. Durch die neue Kooperation können DB-Kund:innen und die Passagiere der Mitgliedsfluggesellschaften der Star Alliance künftig ihre Reise in der klimafreundlichen Bahn beginnen oder beenden. Erstmals verbindet das intermodale Partnerschaftsmodell der Star Alliance Flug, Zug und andere Verkehrsträger intelligent untereinander.
- Im Rahmen der Corona-Unterstützungsmaßnahmen 46 förderte der Bund die Trassenpreise für den Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland temporär bis 31. Dezember 2022.

GRI

Entwicklung im Berichtsjahr

→ *Spürbare Nachfrageerholung nach Corona-Einschränkungen führt zu deutlich positiver Umsatzentwicklung.*

→ *Pünktlichkeit durch steigende Betriebsleistung und baubedingte Kapazitätseinschränkungen in der Infrastruktur stark beeinträchtigt; dadurch auch die Kundenzufriedenheit deutlich unter Druck.*

→ *Anhaltend hohe Investitionen in Fahrzeugflotte.*

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr hat sich 2022 deutlich schwächer entwickelt. Ursächlich waren v. a. Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen (u. a. auf der Riedbahn) bei gleichzeitig steigender Betriebsleistung sowie zunehmende Infrastrukturstörungen als Folge von überalterten und störanfälligen Anlagen (u. a. schadhafte Betonschwellen 135). Zudem führten insbesondere Störungen auf den hochbelasteten Schienenverbindungen 134 zu überproportional hohen Staueffekten, die auf das gesamte Streckennetz ausstrahlten. Darüber hinaus wirkten sich die Sturmserie im Februar, eine Vielzahl von Hitzetagen zwischen Juni und August, die Streckensperrung infolge des Güterzugunfalls in Gifhorn im November sowie weitere externe Einzelereignisse negativ auf die Pünktlichkeit aus. Zudem hatten die zum Teil sehr hohen Krankenstände Auswirkungen auf die Betriebsqualität. Positiv hingegen wirkten die gesteigerte ICE-Fahrzeugverfügbarkeit 116 sowie die Reduzierung von Zugausfällen.

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. Die Kundenzufriedenheit 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.

Nach coronabedingten Rückgängen ist der BahnCard-Bestand wieder gestiegen. Dies betrifft alle BahnCard-Modelle.

Der positive Trend hat sich 2022 fortgesetzt, die Leistungsentwicklung erholte sich deutlich und hat seit April 2022 das Vor-Corona-Niveau weitgehend erreicht:

GRI

			Veränderung		
DB FERNVERKEHR	**2022**	2021	absolut	%	2019
Pünktlichkeit Schiene in %	65,2	75,2	– 10,0	–	75,9
Kundenzufriedenheit in ZI	74,8	77,8	– 3,0	–	76,5
BahnCards in Tsd.	5.107	4.558	+ 549	+ 12,0	5.292
Reisende Schiene in Mio.	132,0	81,9	+ 50,1	+ 61,2	150,7
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	41.720	24.762	+ 16.958	+ 68,5	44.151
Betriebsleistung in Mio. Trkm	158,9	144,4	+ 14,5	+ 10,0	145,7
Auslastung in %	45,9	31,4	+ 14,5	–	56,1
Gesamtumsatz in Mio. €	4.980	2.911	+ 2.069	+ 71,1	4.985
Außenumsatz in Mio. €	4.845	2.792	+ 2.053	+ 73,5	4.824
EBITDA bereinigt in Mio. €	389	– 1.434	+ 1.823	–	789
EBIT bereinigt in Mio. €	– 39	– 1.790	+ 1.751	– 97,8	485
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.667	1.507	+ 160	+ 10,6	1.241
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	19.139	18.790	+ 349	+ 1,9	17.289
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	18.931	18.961	– 30	– 0,2	17.036
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,6	–	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	26,7	26,9	– 0,2	–	27,2
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	– 23,1	+ 16,8	– 39,9	–	-31,5

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** V. a. die weitgehende Aufhebung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie führte zu einem deutlichen Anstieg insbesondere bei den Privatkunden.
- **Betriebsleistung:** Positive Effekte aus geringeren coronabedingten Einschränkungen und Angebotsausweitungen überstiegen Belastungen aus Bauaktivitäten im Netz.
- **Auslastung:** wieder merkliche Verbesserung infolge der gestiegenen Reisendenzahl.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich deutlich, bleibt aber insgesamt herausfordernd. Getrieben durch einen im Vergleich zu den Aufwendungen überproportionalen Anstieg der Erträge verbesserten sich die operativen Ergebnisgrößen signifikant. Die Erträge stiegen sehr stark:

- **Umsatz:** Getrieben durch die Nachfrageerholung kam es zu einem sehr deutlichen Zuwachs.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** ebenfalls deutlicher Anstieg (+71,6 %/+192 Mio. €), im Wesentlichen infolge der Trassenpreiserstattungen des Bundes für den partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie (im Vorjahr wurden diese vollständig im außerordentlichen Ergebnis 100f. ausgewiesen). Gegenläufig wirkten u. a. geringere Erträge aus Fahrzeugverkäufen.

Der Aufwand stieg spürbar, v. a. infolge der wieder deutlich gestiegenen Verkehrs- und Betriebsleistung sowie von Preissteigerungen.

- **Materialaufwand:** Der Anstieg (+8,8 %/+246 Mio. €) resultierte im Wesentlichen aus mengenbedingt höheren Infrastruktur- und Energieaufwendungen. Bei den Infrastrukturaufwendungen wirkten zudem Preiseffekte belastend. Zusätzliche Aufwandserhöhungen ergaben sich aus einem umsatzbedingt höheren Wareneinsatz in der Bordgastronomie, gestiegenen Aufwendungen für Vertriebsleistungen, Fahrzeugreinigungen sowie aufgrund der Erholung bei den grenzüberschreitenden Verkehren. Die schwache Betriebsqualität und die gestiegene Reisendenzahl führte zudem zu zusätzlichen Aufwendungen im Bereich des Kundenservice.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Der Zuwachs (+20,1 %/+123 Mio. €) resultierte u. a. aus gestiegenen Mietaufwendungen im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Verkehren (Wiederaufnahme nach coronabedingten Einschränkungen). Zudem wirkten intensivere Werbemaßnahmen zur Rückgewinnung der Kund:innen, die Umsetzung von IT-Projekten und Digitalisierungsmaßnahmen sowie die positive Leistungsentwicklung aufwandserhöhend.
- **Abschreibungen:** Zunahme (+20,2 %/+72 Mio. €) v. a. infolge der Zugänge von ICE-4-Zügen sowie des Redesigns von ICE-1- und ICE-3-Zügen. Teilweise gegenläufige Effekte resultierten aus dem Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von ICE-2- und Intercity-1-Zügen.
- **Personalaufwand:** Die Entwicklung (+5,4 %/+65 Mio. €) resultierte überwiegend aus Tarifeffekten sowie aus Rückstellungszuführungen, v. a. für Mehrarbeit.

Die Investitionstätigkeit stieg von einem sehr hohen Niveau und resultierte v. a. aus fortgesetzten Fahrzeugprojekten 116.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 31. Dezember 2022 v. a. leistungsbedingt an.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit ist im Vergleich zu 2020 gesunken. Die operativen Herausforderungen wirkten sich insbesondere auf die Zufriedenheit in den stark operativ geprägten Berufen aus.

Der Frauenanteil war nahezu unverändert.

2022 ist die Änderung des spezifischen Endenergieverbrauchs auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer) gesunken. Diese Verbesserung resultierte aus einer wieder steigenden Auslastung und einer deutlich höheren Energieeffizienz durch die stetige Umstellung der Fernverkehrsflotte auf neue und energieeffizientere Baureihen wie den ICE 4. Des Weiteren wurden mithilfe des Fahrassistenzsystems und der auf eine energieeffiziente Zugfahrt abgestimmten Fahrempfehlungen der Energieverbrauch gesenkt und bei 40 ICE 1 die Drehstromrichter umgestellt. Zusätzlich wurden die Triebfahrzeugführer:innen umfangreich über die energieeffiziente Fahrweise geschult, und durch eine Anpassung des Regelwerks konnte eine höhere Rückspeisequote bei der Baureihe 147 erreicht werden.

GESCHÄFTSFELD DB REGIO

Geschäftsmodell

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr pünktlich, sicher, komfortabel und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen.

Unser Angebot umfasst sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien als auch Regional- und Stadtbusverkehre. Damit bieten wir Reisenden umfassende Mobilitätsangebote nicht nur in Metropolen und Ballungsräumen, sondern auch im ländlichen Raum. Unsere regionale Aufstellung gewährleistet ein an den lokalen Kundenbedürfnissen orientiertes Nahverkehrsangebot.

GRI

DB REGIO – AUF EINEN BLICK

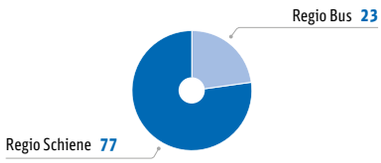
Sparten

Regio Schiene
Bündelt die Aktivitäten im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland und umfasst Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien. Die Sparte teilt sich in sieben Regionen (Nord, Nordost, Mitte, Südost, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen), die fünf direkt geführten S-Bahnen Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main und Stuttgart, die sechs Regio-Netze sowie die Regionalverkehre Start Deutschland auf.

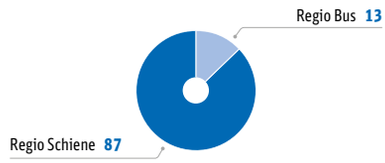
Regio Bus
Bündelt die Aktivitäten im Regional- und Stadtbusverkehr und die Integration von Bedarfsverkehr und des Schienenersatzverkehrs in Deutschland. Die knapp 30 Busgesellschaften sind in sechs Regionen aufgeteilt: Nord, Ost, Mitte, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern.

Struktur

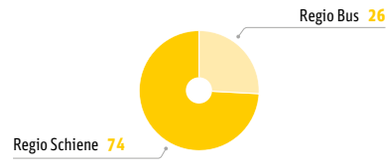
REISENDE / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 37.700

Fahrzeuge
- 498 Lokomotiven
- 4.031 Triebzüge
- 11.688 Triebwagen
- 1.940 Reisezugwagen
- 10.904 Busse (inkl. Fremdbussen)

Netzwerke und Infrastruktur
- 46 Werkstätten (Schiene)
- 63 Werkstätten (Bus)
- 210 Betriebshöfe

Strom und Kraftstoffe
- 2,9 Mrd. kWh Bahnstrom
- 326 Mio. l Dieselkraftstoff (Bus inkl. externer und Schiene)
- 0,7 Mio. l HVO (Biokraftstoff)
- 0,5 Mio. kg Erdgas

Weitere Produktionsfaktoren
- 112 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden
- Besteller

Nutzenversprechen
- DB Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Mobilitätsdienstleistungen.

Kundenzugang / -bindung
- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- Abonnements, Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zug- und Busverkehre durchführen
- Kunden betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Wettbewerbsfähige Angebote erstellen

OUTPUTS[1)]

Reisende
- 2,1 Mrd. (Schiene und Bus)

Verkehrsleistung
- 34,8 Mrd. Pkm (Schiene)
- 5,0 Mrd. Pkm (Bus)

Betriebsleistung
- 0,4 Mrd. Trkm (Schiene)
- 0,5 Mrd. Buskm (Bus)

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- - 31 Mio. €

Gewinnquote
- 51 % (Schiene)
- 46 % (Bus)

Kundenzufriedenheit
- ZI von 70 (Schiene)
- ZI von 74 (Bus)

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,7

Pünktlichkeit
- 91,8 % (Schiene)
- 86,0 % (Bus)

Energieverbrauch im Vergleich zu 2006 (spezifisch)
- - 23,8 % (Schiene)
- - 0,4 % (Bus)

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
1) Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
2) Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

DB Regio erbringt seine Leistungen im SPNV i. d. R. im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Auftrag der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger sind dabei entweder die Bundesländer bzw. eine landeseigene Gesellschaft oder kommunale Zweckverbände. Die Aufgabenträger schließen im Rahmen meist wettbewerblicher Vergaben langjährige Verkehrsverträge und Liniengenehmigungen mit Verkehrsunternehmen. Diese Verträge legen die zu erbringende Betriebsleistung fest und machen detaillierte Vorgaben zu Qualität und Fahrpreisgestaltung. Mit integrierten Verkehrskonzepten, qualitativ überzeugenden Mobilitäts-

dienstleistungen und zielgerichteten Investitionen in Fuhrpark und Digitalisierung wollen wir unsere führende Marktposition verteidigen und unsere Rolle als Qualitäts- und Innovationsführer im SPNV stärken.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrs- und die Betriebsleistung. Verkehrsverträge referenzieren i. d. R. auf die Betriebsleistung. Neben den Bestellerentgelten sind Erlöse aus Fahrscheinen die wichtigste Einnahmequelle. Von zunehmender Bedeutung sind aber auch solche Verträge, bei denen Fahrgelderlöse direkt beim Besteller verbleiben, während das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger vergütet wird (sog. Bruttoverträge).

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems haben eine fixkostenlastige Kostenstruktur zur Folge. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Im Bereich Schiene wurden in der Vergangenheit i. d. R. integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung durch die Aufgabenträger gefordert. Inzwischen gibt es daneben einzelne fragmentierte Vergabemodelle. Dabei werden nur Teilleistungen oder sogar nur der reine Betrieb ausgeschrieben. Andere Teilleistungen verbleiben in diesen Modellen bei den Aufgabenträgern (z. B. Finanzierung) oder den Fahrzeuglieferanten (z. B. Instandhaltung). Auf Basis seiner Leistungsfähigkeit auf allen Wertschöpfungsstufen ist DB Regio in der Lage, auch Teilleistungen anforderungsgerecht zu konfektionieren und als Nachunternehmer für Wettbewerber erfolgreich am Markt zu agieren.

Im nationalen Busmarkt ist der Wettbewerb im Regionalbusmarkt weiterhin hoch, sowohl durch Ausschreibungen als auch im Genehmigungswettbewerb. Im Stadtverkehr werden Busverkehre oftmals in Inhouse-Vergaben an lokale kommunale Unternehmen vergeben. Die größten Herausforderungen liegen im Personalbedarf/Fachkräftemangel, der Preisentwicklung bei den wichtigen Faktorkosten Diesel/Energie und der stärkeren Integration von Linien- und Bedarfsverkehren. Die effiziente Ausgestaltung des Nahverkehrs auf der Straße erfordert künftig den stärker integrierten Einsatz kleinerer Fahrzeuge insbesondere auf gering ausgelasteten Strecken. Diese Entwicklung hat Regio Bus früh erkannt und bietet gesamtheitliche Lösungen auf Basis der Zusammenarbeit mit den internen Partnern ioki und CleverShuttle unter dem Dach von DB Regio Straße an.

Märkte und Strategie

GRI

Der deutsche SPNV- und ÖPNV-Markt erholte sich 2022 langsam von den coronabedingten Einschränkungen. Bereits im ersten Halbjahr 2022 konnte ein sukzessiver Zuwachs der Nachfrage verzeichnet werden. Zudem wirkte die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets 116 positiv. Die Nachfrage stieg während des Aktionszeitraums sehr deutlich. Wir gehen davon aus, dass auch das Deutschland-Ticket 47 als Nachfolger positive Effekte auf die Entwicklung der Fahrgastzahlen und die Tariflandschaft haben wird.

Mittelfristig gehen wir davon aus, dass die Trends für ein weiteres Verkehrswachstum im Nahverkehr intakt sind. Hierzu zählen neben der anhaltenden Attraktivität moderner Metropolregionen und dem Zuzug insbesondere von Familien in suburbane Räume, verbunden mit einem beruflichen Pendeln in die Metropolen, auch die weiterhin hohe Bedeutung von Umwelt- und Klimaschutz sowie eine zunehmende Akzeptanz von Sharing-Angeboten. Kurzfristig stabilisierte die Branchenlösung von Bund und Ländern 44 den ÖPNV in der Corona-Pandemie. Mittel- und langfristig schafft nur eine steigende Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln Stabilität. Von diesem weiterhin positiven Marktumfeld will DB Regio als größter Anbieter profitieren. DB Regio orientiert sich an der Strategie der Starken Schiene und interpretiert sie für den Nahverkehr unter dem Motto »regionale und urbane Mobilität«. DB Regio versteht Nahverkehr verkehrsträgerübergreifend und bringt SPNV, Bus, On-Demand-, Sharing- und Pooling-Angebote und zukünftig auch ihre Plattformlösungen zusammen. Dies geschieht in Zusammenarbeit mit ioki, CleverShuttle oder Mobimeo.

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Regio die strategischen Ausbaufelder der Starken Schiene:

- **Robuster:** Modernisierung und Digitalisierung sind Schlüsselfaktoren für eine nachhaltige Qualitätsverbesserung und eine Aufwertung des SPNV. Hierfür investiert DB Regio in eine sukzessive Erhöhung der Flottenstärke und ein konsequentes Redesign der Fahrzeuge 122. Einen ebenso wichtigen Erfolgsfaktor für einen robusten Betrieb bildet ausreichendes und qualifiziertes Personal. DB Regio arbeitet kontinuierlich an der Rekrutierung und Qualifizierung von Personal und entwickelt Lösungsansätze, bspw. durch Kooperationen mit Aufgabenträgern und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie übergreifende Branchenkampagnen und Qualifizierungskonzepte. Auch in anderen Bereichen setzt DB Regio zunehmend auf neue Geschäftskonzepte und Kooperationen und reagiert damit auf einen

sich verändernden Markt. Die zunehmende Fragmentierung von Verkehrsverträgen soll möglichst vielen Unternehmen der Branche ermöglichen, an den Vergabeverfahren teilzunehmen. Auf diese Veränderungen reagieren wir mit einer Anpassung unseres Geschäftsmodells. Durch den Ausbau unserer Angebote an Dritte, z. B. bei Instandhaltung oder bei Pool- und Lifecycle-Management, entwickeln wir uns zunehmend als Instandhaltungspartner für Wettbewerber sowie für Aufgabenträger.

- **Schlagkräftiger:** Qualität und Steuerungsfähigkeit sind weiterhin unsere Top-Themen. Das Erreichen einer hohen Kundenzufriedenheit sowie die damit verbundene Vermeidung von Pönalen und Zugausfällen sind erfolgskritisch. Zur Erhöhung von Betriebsqualität und Fahrzeugverfügbarkeit implementieren wir im Rahmen des Ausbausteins Stabile Prozesse das DB-Exzellenzsystem. Damit schaffen wir die Basis für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie letztendlich mehr Kundenzufriedenheit. Industrialisierung, Automatisierung, Digitalisierung, Plattformlösungen und intelligent verknüpfte Daten in hoher Qualität und Verfügbarkeit dienen dabei als wesentliche Hebel.
- **Moderner:** Die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte gewinnt zunehmend an Bedeutung. Städte, Umland und der ländliche Raum bringen unterschiedliche Mobilitätsanforderungen mit sich und machen eine enge Verzahnung und Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern erforderlich. Gemeinsam mit anderen konzerninternen Partnern baut DB Regio verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen auf und positioniert diese im Markt. Mit dem kontinuierlichen Ausbau von Kompetenzen und Partnerschaften stärkt DB Regio auch weiterhin seine Rolle als Innovationstreiber der Branche. Durch die stetige Weiterentwicklung von neuen Mobilitätslösungen wie bspw. On-Demand-Angeboten will sich DB Regio in einem zunehmend intensiveren Wettbewerbsumfeld bewähren und den sich verändernden Kundenbedürfnissen gerecht werden. Innovations- und Designprojekte wie z. B. der »Ideenzug« übersetzen Kundenbedürfnisse in anfassbare Konzepte.
- **Grüner:** Die Verkehrsverlagerung auf die energieeffiziente Schiene ist ein wesentliches Element für die Erreichung der Klimaschutzziele des Bundes. Im Zuge des DB Klimaschutzziels sollen bei DB Regio bis 2038 u. a. 100 % des Bahnstroms aus erneuerbaren Energien stammen. Zudem wird die Nutzung fossiler Kraftstoffe weiter verringert, z. B. durch eine energieeffiziente Fahrweise unserer Fahrzeugführer:innen und den Einsatz von unterstützenden Assistenzsystemen. Die Etablierung alternativer Antriebe 150 und der Einsatz alternativer Kraftstoffe bieten zukünftig noch weit größere Möglichkeiten zur Reduzierung von CO_2-Emissionen 71.

Entwicklung Auftragsbestand

VERGABEN

DEUTSCHER SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm	2022 p. a.	2022 insgesamt	2021 p. a.	2021 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	24	–	40	–
davon an DB Regio	8	–	15	–
Vergabevolumen	59,2	715,5	140,8	1.278
davon DB-Bestand in %	37	–	48	–
davon an DB Regio	30,4	397,5	72,0	634,5
Gewinnquote in %	51	56	51	50
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
Netz Nord-Süd (NOS2)	11,6	138,7	–	–
Niederrhein-Münsterland-Netz, Teilnetz 2 [1]	4,0	55,7	–	–
MoselLux [1]	3,6	50,6	–	–
2026-Kinzigtal	3,3	49,3	–	–
Teilnetz Warnow II [1]	3,4	46,7	–	–
2023-Taunus [1]	1,8	21,9	–	–

[1] Über Vertragslaufzeit Anpassung der jährlichen Leistung in Übereinstimmung mit den jeweiligen vertraglichen Regelungen.

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr war 2022 geringer. Die Vergabequote (gesamte Vertragslaufzeit) hat sich positiv entwickelt.

DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONENVERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagenkm	2022 p. a.	2022 insgesamt	2021 p. a.	2021 insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	148	–	240	–
davon Teilnahme DB Regio	111	–	157	–
Vergabevolumen	91,0	590,0	170,4	1.260
davon DB-Bestand in %	29	–	30	–
davon Teilnahme DB Regio	77,9	520,7	127,7	987,4
Gewinnquote in %	46	–	27	–

In 2021 wurde ein ungewöhnlich hohes Volumen an Busverkehrsleistungen vergeben. 2022 wurde wieder ein niedrigeres Niveau erreicht. Die Gewinnquote war 2022 überdurchschnittlich hoch. DB Regio Bus konnte seinen Marktanteil ausbauen.

NEU AUFGENOMMENE UND ABGEGEBENE VERKEHRE

NEUINBETRIEBNAHMEN / Schiene [1] 2021 – 2022	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2021 [2]
Dieselnetz Niedersachsen Mitte	12/2021–12/2029	4,5	+ 4,3
VVO-Dieselnetz	12/2021–12/2031	2,1	+ 2,0
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Übergang	02/2022–12/2023	7,1	+ 6,5
Ruhr-Sieg-Netz Übergang	02/2022–12/2023	3,4	+ 3,1
Netz 7b EBO Raum Karlsruhe (Los 1 und 2)	12/2022–12/2035	4,6	+ 0,2
2023-Taunus	12/2022–12/2034	2,1	+ 0,1
Netz 59 Vorlaufbetrieb NBS (Stg-) Wendlingen—Ulm	12/2022–12/2027	0,8	+ 0,0
Insgesamt		**24,6**	**+ 16,2**

[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

ABGEGEBENE VERKEHRE / Schiene [1] 2021 – 2022	Wechsel	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2021 [2]
Glauchau—Gößnitz	06/2021	0,1	< – 0,1
E-Netz Allgäu	12/2021	1,8	– 1,7
S-Bahn Hannover	06/2022	9,3	– 5,0
Augsburger Netze Los 1	12/2022	6,6	– 0,3
XMU-Netz SH Los Ost	12/2022	4,2	– 0,2
Netz 19 Singen—Schaffhausen	12/2022	0,5	< – 0,1
Chiemgau—Berchtesgaden	12/2022	0,2	< – 0,1
Insgesamt		**22,7**	**– 7,3**

[1] Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher durch DB Regio erbracht.
[2] Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Betreiberwechsel zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

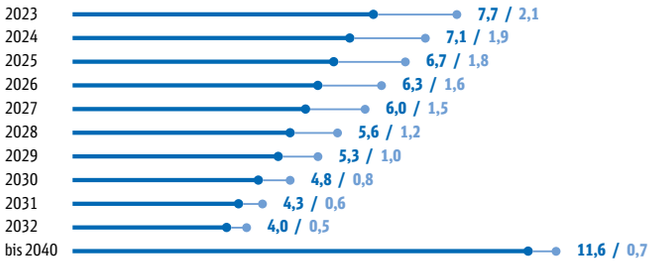
AUFTRAGSBESTAND

AUFTRAGSBESTAND PER 31.12. / in Mrd. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Regio	83,1	80,0	+ 3,1	+ 3,9
gesichert	69,6	64,9	+ 4,7	+ 7,2
ungesichert	13,5	15,1	– 1,6	– 10,6

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

2022 ist der Auftragsbestand von DB Regio gestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 8,9 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 8,8 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund 3,1 Mrd. € (im Wesentlichen aus Energiepreis- und Tarifentwicklungen) positiv aus. Da die gewonnenen Verkehrsverträge zum Großteil gesicherte Erlöse beinhalten, ist ein Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand zu verzeichnen, während die ungesicherten Erlöse infolge erbrachter Leistungen zurückgegangen sind.

AUFTRAGSBESTAND NACH JAHREN PER 31.12.2022 / in Mrd. € — gesichert / ungesichert



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

Entwicklung Fahrzeugflotte

Auch in 2022 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 360 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert, im Wesentlichen bei den Elektronetzen S-Bahn Berlin und Elbe-Spree sowie bei den Dieselnetzen Oberelbe und Neigetechnik Thüringen.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden in 2022 148 neue Fahrzeuge geliefert. Davon werden 57 Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt. Schwerpunkt der Auslieferung der Neufahrzeuge sind mit 89 Fahrzeugen die S-Bahnen Berlin und Stuttgart.

In 2022 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit erneut verbessert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge. Weiterhin wurden 86 neue Triebzüge und eine Rangierlokomotive bestellt.

Digitalisierung und Innovation

- **Ideenzug:** Im Sommer 2021 wurden der IdeenzugCity sowie zwei zusätzliche Module mit Lösungsansätzen für eine optimierte Fahrradmitnahme und eine hygienische WC-Kabine erstmals ausgewählten Branchenvertreter:innen vorgestellt. Einem breiten Fachpublikum konnten die Mock-ups nun im September 2022 erfolgreich auf der Branchenmesse Innotrans präsentiert werden. Ein umgebauter Doppelstockwaggon der Südostbayernbahn wurde ebenfalls ausgestellt. In diesem wurden verschiedene Ideen des bereits 2017 entwickelten IdeenzugRegio in die Realität überführt. Im Laufe des ersten Halbjahres 2023 wird dieses Fahrzeug den Regelbetrieb auf der Strecke München—Mühldorf aufnehmen.
- **Zugportal:** Die App DB Zugportal wurde 2022 auf 31 Verkehrsnetze erweitert. Neben einer überarbeiteten User Experience kommen laufend neue Features hinzu.

- **Streckenagent:** Die App DB Streckenagent zahlt mit digitalen Services für eine verbesserte Reisendeninformation direkt auf die Kundenzufriedenheit ein. Die Streckenagent-Nutzer:innen erhalten eine einfach und intuitiv zu bedienende App mit Echtzeitinformationen über Verspätungen und Alternativrouten per Push-Meldung. Mit dem Relaunch in 2022 wurde die technische Basis für den weiteren Ausbau der App geschaffen.

Umweltmaßnahmen

- **Treibstoffverbrauch:** In 21 Dieselnetzen wird die Software Regioenergiesparsystem grün. Nr. 8 (RESY) genutzt. Insgesamt sind 840 Dieseltriebzüge und -lokomotiven von DB Regio mit der Software ausgestattet, das entspricht einem Anteil von 67 %. Im Vergleich zu 2019 (vor der Einführung von RESY) konnten 2022 insgesamt 3 Mio. l Diesel und über 8.000 t CO_2e eingespart werden.
- **Alternative Antriebe:**
  - Im Projekt H2goesRail 73 wurde im Mai 2022 der neu konzipierte Wasserstoffzug grün. Nr. 53 Mireo Plus H zusammen mit Siemens Mobility vorgestellt.
  - Gemeinsam mit Alstom hat DB Regio in Zusammenarbeit mit den Ländern Baden-Württemberg und Bayern den ersten Akkuzug grün. Nr. 45 erfolgreich im Fahrgastbetrieb getestet. Bis Anfang Mai 2022 war der Zug werktags in Baden-Württemberg auf der Strecke Stuttgart—Horb unterwegs.
  - 2022 wurden weitere 49 Elektrobusse grün. Nr. 63 in Betrieb genommen. Die Elektrobusflotte wird auch zukünftig weiter ausgebaut, bis Ende 2024 voraussichtlich auf rund 150 Elektro- und 25 Brennstoffzellenbusse.
  - Durch den Abschluss eines Rahmenvertrags mit EBUSCO können von 2023 bis 2026 bis zu 230 Elektrobusse abgerufen werden. Der Treibhausgasausstoß der Busflotte wird somit weiter reduziert.
- **Biokraftstoff:** 57 Züge von DB Regio fahren seit September 2022 mit klimaschonendem Biokraftstoff grün. Nr. 164 durch Baden-Württemberg. Wir haben dafür die Tankstelle in Aulendorf vollständig auf HVO umgestellt. Bis Ende 2023 sollen hier 1,3 Mio. l Biokraftstoff vertankt werden. Der Einsatz von Biokraftstoff ist eine Klimaschutz-Sofortmaßnahme und ein wichtiger Schritt in Richtung Dieselausstieg und Klimaneutralität. Die Dieselzüge müssen in den meisten Fällen für den Biokraftstoff nicht extra umgerüstet werden.
- **Autonome Verkehre:** In Bad Birnbach befördern zwei autonom fahrende Shuttles grün. Nr. 41 Fahrgäste auf Abruf. Die Elektrofahrzeuge können per App gebucht werden. Buchungsanfragen werden zu Fahrgemeinschaften gebündelt und erlauben so effiziente und klimaneutrale Mobilität auf der letzten Meile.
- **Wasserverbrauch:** In Berlin-Grünau wurde für die neuen Züge der S-Bahn Berlin eine neue Waschanlage grün. Nr. 94 in Betrieb genommen. Genutztes Brauchwasser wird so aufbereitet, dass bis zu 90 % wiederverwendet werden können.
- **Mobilitäts-Hubs:** Der Linienbus bleibt zentraler Bestandteil eines starken öffentlichen Personennahverkehrs, schöpft sein Potenzial jedoch erst voll aus, wenn er mit weiteren Mobilitätsangeboten verknüpft ist, wie z. B. mit On-Demand-Verkehren, die je nach Bedarf der Fahrgäste fahren. So das Ergebnis der Studie »Mobilitätswende 2030« von DB Regio Bus und den Fraunhofer-Instituten IESE (Fraunhofer-Institut für Experimentelles Software Engineering IESE) und IML (Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML). An Mobilitäts-Hubs, wie dem S-Bahnhof Stuttgart-Vaihingen, verfolgen wir diesen Ansatz bereits: Hier können Fahrgäste viele klimafreundliche Mobilitätsangebote (u. a. Leihräder, Carsharing und Ladesäulen für Elektroautos) digital vernetzt buchen und flexibel nutzen.

Entwicklung im Berichtsjahr

- *Abschwächung negativer Corona-Effekte, neue Verkehrsverträge und 9-Euro-Ticket prägen Entwicklung.*
- *Energiepreissteigerungen wurden durch Preisgleitklauseln kompensiert.*
- *Operative Ergebnisentwicklung deutlich besser.*

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr hat sich verringert. Wesentliche Treiber waren die hohe Netzauslastung, Kapazitätseinschränkungen durch das hohe Bauvolumen sowie Infrastrukturstörungen. Zwischen Juni und August 2022 hat zudem die Einführung des 9-Euro-Tickets 36 zu einer deutlichen Erhöhung von Haltezeitüberschreitungen auf touristischen Strecken sowie am Wochenende im Gesamtnetz geführt. In diesen drei Monaten waren die größten Pünktlichkeitsrückgänge zu verzeichnen. Die Kapazitätsengpässe in Verbindung mit einem hohen Primärstörniveau führten zudem zu einem deutlichen Anstieg der Zugfolgeverspätungen. Die angespannte Personalsituation durch hohe Krankenstände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen hatte ebenfalls einen negativen Einfluss. Die Pünktlichkeit im Busverkehr hingegen hat sich verbessert.

Für die jährliche Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden rund 26.000 Kund:innen (Schiene) bzw. rund 2.300 Kund:innen (Bus) in zwei Wellen befragt:

GRI

DB REGIO	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit Schiene in %	91,8	94,3	– 2,5	–	94,3
Pünktlichkeit Bus in %	86,0	83,9	+ 2,1	–	81,6
Kundenzufriedenheit Schiene in ZI	70,1	71,6	– 1,5	–	66,1
Kundenzufriedenheit Bus [1] in ZI	74	75	– 1	–	73
Reisende in Mio.	2.072	1.540	+ 532	+ 34,5	2.507
davon Schiene	1.605	1.121	+ 484	+ 43,2	1.972
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	39.804	25.921	+ 13.883	+ 53,6	47.908
davon Schiene	34.754	21.407	+ 13.347	+ 62,3	41.633
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	433,7	426,7	+ 7,0	+ 1,6	452,5
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	502,1	482,8	+ 19,3	+ 4,0	479,8
Gesamtumsatz in Mio. €	9.039	8.043	+ 996	+ 12,4	8.945
Außenumsatz in Mio. €	8.921	7.929	+ 992	+ 12,5	8.830
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	6.508	5.824	+ 684	+ 11,7	5.627
EBITDA bereinigt in Mio. €	619	218	+ 401	–	1.056
EBIT bereinigt in Mio. €	– 31	– 417	+ 386	– 92,6	408
Brutto-Investitionen in Mio. €	716	480	+ 236	+ 49,2	560
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	37.738	37.220	+ 518	+ 1,4	36.374
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	37.599	37.337	+ 262	+ 0,7	36.285
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,7	–	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	16,9	17,0	– 0,1	–	16,8
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	– 23,8	+ 26,3	– 50,1	–	–30,0
Spezifischer Endenergieverbrauch Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	– 0,4	– 2,5	+ 2,1	–	+ 1,7

[1] Methodenänderung seit 2020.

- **DB Regio Schiene:** Die Gesamtzufriedenheit der Fahrgäste 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.
- **DB Regio Bus:** Die Kundenzufriedenheit 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 Leistungsentwicklung war sehr erfreulich – im Zeitraum Juni bis August 2022 wurde das Vor-Corona-Niveau infolge zusätzlicher Impulse durch die Einführung des 9-Euro-Tickets deutlich überschritten:

- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung entwickelten sich v. a. infolge der Erholung der Nachfrage nach Aufhebung der meisten Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie in der ersten Jahreshälfte 2022 deutlich positiv. Effekte aus neu aufgenommenen Verkehrsverträgen ▷ 31 überstiegen zudem Effekte aus abgegebenen Verkehren.
- **DB Regio Bus:** Auch hier schwächten sich die negativen Corona-Effekte weiter ab. Unterstützend wirkten Leistungsgewinne, sodass die Leistungsentwicklung ebenfalls deutlich positiv war.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio blieb insbesondere in der Sparte Bus durch Belastungen wie Dieselpreissteigerungen unter Druck, auch wenn sich die operativen Ergebnisgrößen insgesamt wieder verbesserten.

Angesichts der im Vor-Corona-Vergleich insgesamt immer noch niedrigeren Reisendenzahlen bleiben die Fahrgasterlöse unverändert hinter dem Jahr 2019 zurück. Aufgrund des hohen Anteils an Bruttoverträgen liegt das Umsatzrisiko überwiegend bei den Aufgabenträgern.

Die Ertragsentwicklung war positiv:

- **Umsatz:** Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Bestellerentgelten im Schienenverkehr, nachfragebedingt gestiegenen Fahrgelderlösen sowie aus Leistungsgewinnen. Der Wegfall von Fahrgelderlösen im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets ▷ 36 wirkte teilweise gegenläufig. Die Kompensation für die entfallenen Fahrgelderlöse ist in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme (+ 4,0 %/ + 37 Mio. €) v. a. durch Effekte aus einer geänderten Leistungsverrechnung infolge der Einführung des Deutschlandtarifverbunds (Gegeneffekt im Materialaufwand) sowie

höhere Erträge aus Schadenersatz u. a. im Zusammenhang mit verspäteten Fahrzeuglieferungen. Gegenläufig gingen u. a. die staatlichen Zuschüsse zurück. Hier überstieg ein Rückgang u. a. von Corona-Unterstützungsleistungen infolge der Nachfrageerholung positive Effekte v. a. aus Kompensationszahlungen für das 9-Euro-Ticket.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v. a. infolge von nachfrage- und preisbedingten Steigerungen des Materialaufwands sowie eines u. a. tarifbedingt höheren Personalaufwands:

- **Materialaufwand:** deutliche Zunahme (+8,8 %/+500 Mio. €) im Wesentlichen durch Kostensteigerungen v. a. für Energie sowie infolge von u. a. volumenbedingt höheren Kosten für die Nutzung von Trassen und Stationen im Schienenverkehr. Zudem führten preis- und leistungsbedingt höhere Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen zu zusätzlichen Belastungen.
- **Personalaufwand:** spürbarer Anstieg (+4,7 %/+106 Mio. €) v. a. tarifbedingt sowie infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** leichte Erhöhung (+3,5 %/+31 Mio. €), getrieben durch die Sparte Schiene.
- **Abschreibungen:** ebenfalls leichte Zunahme (+2,4 %/+15 Mio. €).

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und stieg deutlich.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 31. Dezember 2022, getrieben durch die Übernahme der Abellio-Verkehre 121 f.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit ist im Vergleich zu 2020 leicht gesunken. Dies resultierte u. a. aus den betrieblichen Herausforderungen.

Der Frauenanteil lag nahezu auf dem Niveau des Vorjahresendes.

2022 lag der auf die Verkehrsleistung normierte spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene niedriger als im Referenzjahr 2006. Treiber dieser Verbesserung waren zum einen die wieder stark gestiegenen Reisendenzahlen. Zum anderen konnte die Energieeffizienz der Zugfahrt mit weiteren Maßnahmen verbessert werden. In 21 Dieselnetzen wird die Software Regioenergiesparsystem (RESY) 123 genutzt. Im Busverkehr war die Reduzierung des spezifischen Endenergieverbrauchs bezogen auf die Betriebsleistung im Vergleich zu 2006 schwächer als im Vorjahr, da das Angebot deutlich gestiegen ist.

SPARTE SCHIENE

→ *Abschwächung negativer Corona-Effekte, neue Verkehrsverträge und Einführung des 9-Euro-Tickets prägen Entwicklung.*

→ *Höhere Kosten insbesondere für Personal belasten die Entwicklung.*

→ *Operative Ergebnisentwicklung deutlich verbessert.*

			Veränderung		
SPARTE SCHIENE	**2022**	2021	absolut	%	2019
Reisende in Mio.	1.605	1.121	+484	+43,2	2.010
davon Schiene	1.605	1.121	+484	+43,2	1.972
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	34.754	21.407	+13.347	+62,3	42.204
davon Schiene	34.754	21.407	+13.347	+62,3	41.633
Betriebsleistung in Mio. Trkm	433,7	426,7	+7,0	+1,6	452,5
Gesamtumsatz in Mio. €	7.878	6.965	+913	+13,1	7.848
Außenumsatz in Mio. €	7.769	6.859	+910	+13,3	7.740
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	6.508	5.824	+684	+11,7	5.626
EBITDA bereinigt in Mio. €	698	308	+390	+127	1.037
EBIT bereinigt in Mio. €	134	-247	+381	-	454
Brutto-Investitionen in Mio. €	589	341	+248	+72,7	496
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	28.076	27.737	+339	+1,2	27.715

Der im Vorjahr begonnene Trend der Nachfrageerholung setzte sich mit dem fortschreitenden Wegfall der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie 2022 fort. Zudem hatten die Übernahme der Abellio-Verkehre 121 f. sowie die Einführung des 9-Euro-Tickets 36 einen positiven Effekt auf die Verkehrsleistung. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen in der Folge sehr deutlich. Die Betriebsleistung stieg leicht. Zusätzliche Verkehre in Nordrhein-Westfalen sowie der Wegfall von Streikeffekten aus dem Vorjahr wurden teilweise durch bau- und personalbedingte Reduzierungen des Fahrplans und die Abgabe der Verkehre der S-Bahn Hannover kompensiert.

Auch die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich deutlich positiv. Die Erholung der Leistungsentwicklung unterstützte die positive Ertragsentwicklung:

- **Umsatz:** Anstieg infolge leistungsbedingt höherer Fahrgelderlöse sowie von höheren Bestellerentgelten. Neben allgemeinen Erhöhungen durch die Aufgabenträger insbesondere im Zusammenhang mit Energiepreissteigerungen wirkten hier u. a. auch neue Verkehre. Verkehrsverluste, gestiegene Entschädigungszahlungen infolge einer schwächeren Betriebsqualität, der 9-Euro-Ticket-bedingte Entfall von Fahrgelderlösen (Kompensationszahlungen in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten) wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Entwicklung in etwa auf Vorjahresniveau:

- Negative Effekte resultierten v. a. aus geringeren staatlichen Zuschüssen infolge der Nachfrageerholung. Der Rückgang überstieg den Anstieg durch Kompensationszahlungen für das 9-Euro-Ticket. Auch eine geringere Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen, die im Vorjahr coronabedingt außergewöhnlich hoch war, wirkte belastend.
- Gegenläufig wirkten Effekte aus einer geänderten Leistungsverrechnung infolge der Einführung des Deutschlandtarifverbunds (Gegeneffekt im Materialaufwand).

Auf der Aufwandsseite kam es v. a. infolge von Preiseffekten sowie Mehrverkehren zu zusätzlichen Belastungen:

- **Materialaufwand:** Anstieg v. a. infolge von höheren Kosten für Energie sowie volumenbedingt für die Nutzung von Trassen und Stationen.
- **Personalaufwand:** Zunahme v. a. infolge einer leistungsbedingt höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Umsetzung von Maßnahmen zur Digitalisierung und Kund:innenrückgewinnung. Geringere Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen wirkten teilweise gegenläufig aufwandsmindernd.
- **Abschreibungen:** Investitionsbedingte Erhöhung. Aufwandserhöhende Effekte aus abgeschlossenen Fahrzeugprojekten wurden teilweise durch aufwandsmindernde Effekte aus dem Erreichen des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer von Fahrzeugen teilweise kompensiert.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und war deutlich höher.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge von Betriebsaufnahmen insbesondere der übernommenen Abellio-Verkehre. Verkehrsverluste hatten einen gegenläufigen Effekt.

SPARTE BUS

⟶ *Erholung nach coronabedingten Einbußen setzt sich fort, ist aber noch nicht abgeschlossen – Leistungsgewinne wirkten unterstützend.*

⟶ *Zusätzliche Belastungen infolge von Kostensteigerungen.*

⟶ *Corona-Unterstützungsleistungen wirken weiterhin positiv.*

			Veränderung		
SPARTE BUS	**2022**	2021	absolut	%	2019
Reisende in Mio.	467,2	418,9	+ 48,3	+ 11,5	496,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.049	4.515	+ 534	+ 11,8	5.704
Betriebsleistung in Mio. Buskm	502,1	482,8	+ 19,3	+ 4,0	452,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.344	1.191	+ 153	+ 12,8	1.162
Außenumsatz in Mio. €	1.152	1.069	+ 83	+ 7,8	1.090
EBITDA bereinigt in Mio. €	– 79	– 91	+ 12	– 13,2	20
EBIT bereinigt in Mio. €	– 165	– 170	+ 5	– 2,9	– 46
Brutto-Investitionen in Mio. €	126	139	– 13	– 9,4	64
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	9.661	9.483	+ 178	+ 1,9	8.659

Die deutlich positive Leistungsentwicklung in der Sparte Bus resultierte aus der Nachfrageerholung nach den coronabedingten Einschränkungen, aus Leistungsgewinnen sowie der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets ▷ 36.

Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich leicht. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber herausfordernd.

Die positive Leistungsentwicklung wirkte sich auf die Ertragsentwicklung aus:

- **Umsatz:** leistungsbedingte Erhöhung. Der Entfall von Fahrgelderlösen infolge der Einführung des 9-Euro-Tickets (Kompensationszahlungen in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten) sowie Effekte aus Rückstellungsbildungen wirkten teilweise gegenläufig.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg im Wesentlichen wegen der höheren Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen sowie höheren staatlichen Zuschüssen (u. a. Corona-Unterstützungsleistungen im Rahmen der ÖPNV-Branchenlösung ▷ 44 und Kompensationszahlungen für 9-Euro-Ticket).

Auf der Aufwandsseite kam es v. a. im Material- und Personalaufwand zu zusätzlichen Belastungen:

- **Materialaufwand:** Anstieg resultierte v. a. aus einem preis- und leistungsbedingt höheren Aufwand für eingekaufte Transportleistungen sowie gestiegenen Kosten für Diesel.
- **Personalaufwand:** Zunahme aufgrund der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt.
- **Abschreibungen:** Erhöhung durch Investitionen im Vorjahr.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang v. a. infolge geringerer Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen.

Die Brutto-Investitionen gingen aufgrund von Verzögerungen bei der Fahrzeugauslieferung zurück. Die Netto-Investitionen gingen aufgrund von höheren erhaltenen Förderungen (Umstieg auf alternative Antriebe) noch deutlicher zurück.

Die Mitarbeitendenzahl stieg leistungsbedingt an.

GESCHÄFTSFELD DB CARGO

Geschäftsmodell

DB Cargo bietet seinen Kunden in 17 europäischen Ländern Zugang zu einem der größten Schienennetze der Welt bis nach China und ist die Nummer eins im europäischen Schienengüterverkehr.

In seinem internationalen Netzwerk

- führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch,
- ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsträger (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und
- fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss.

Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden. Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und KV-Operateure in ganz Europa. Kunden entscheiden sich dabei immer öfter bewusst für DB Cargo, um den klimaschädlicheren Transport per Lkw zu ersetzen.

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

GRI Märkte und Strategie

Mit der Strategie Starke Schiene 51 ff. bekennt sich DB Cargo zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und leistet einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa. Ziel von DB Cargo ist es, für seine Kunden Transporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Damit entspricht DB Cargo dem Leitgedanken der Strategie Starke Schiene, d. h. der Verkehrsverlagerung auf die Schiene für eine nachhaltige Klima- und Mobilitätswende.

Die Position von DB Cargo nachhaltig auszubauen, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu können, ist Gegenstand der Strategie Starke Cargo. Der dafür vorgesehene Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft.« So leistet DB Cargo einerseits einen deutlichen Beitrag zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmarkt und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit. 2022 hat DB Cargo deshalb mit der Integration des Geschäftsbereichs Full Load Solutions (FLS) 130 von DB Schenker seine Position als Spezialist für europäische Schienenlogistik ausgebaut. Mit der hohen Fachkompetenz von FLS bietet DB Cargo verstärkt für alle Kunden maßgeschneiderte Logistik- und Servicelösungen und kann damit einen echten Mehrwert für klimafreundliche Lieferketten erzielen.

Die Entwicklung der Energiekosten, die weiteren Preissteigerungen sowie die Engpässe der Schieneninfrastruktur in Deutschland setzen die Herausforderungen für die nächsten Jahre. Die Stabilisierung von Produktion und operativem Ergebnis sind dabei zentrale Handlungsfelder für die Strategie Starke Cargo in den drei großen europaweiten Geschäftssegmenten:

- **Bahnlogistik:** Zur Stärkung der Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette seiner Kunden anbieten. Dies sind Logistiklösungen, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und diese um weitere Module (z. B. Straßenverkehrs-, Lager- und weitere individuelle Logistikleistungen) ergänzen.
- **Kombinierter Verkehr:** DB Cargo wird im Kombinierten Verkehr die heute bereits angebotenen Operateursaktivitäten synchronisieren und europaweit ausbauen. Im engen Kontakt zu seinen Kunden wird DB Cargo so die Attraktivität des Schienenangebots auf den Strecken des Kombinierten Verkehrs erhöhen und dadurch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen.
- **Einzelwagenverkehr:** Das Einzelwagennetzwerk ist zentraler Bestandteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa, kann aber unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flächennetzwerk angeboten werden. Daher wird der Einzelwagenverkehr unter Berücksichtigung der im Bundeshaushalt 2023 vorgesehenen Betriebskostenförderung weiterentwickelt. Mittel- und langfristig wird die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) steigen.

GRI

DB CARGO – AUF EINEN BLICK

Geschäftssegmente

Ganzzugverkehr
- Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe etc.
- Anteil an Verkehrsleistung: 48 %
- Anteil am Umsatz: 43 %

Einzelwagenverkehr
- Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen in einem überwiegend mehrstufigen Sammel- und Verteilnetzwerk.
- Anteil an Verkehrsleistung: 30 %
- Anteil am Umsatz: 29 %

Kombinierter Verkehr
- Transport genormter Ladeeinheiten (wie Container und Trailer) auf der Schiene im Fernlauf für Verkehre, die im Empfang und Versand i. d. R. nicht über einen Gleisanschluss verfügen.
- Anteil an Verkehrsleistung: 22 %
- Anteil am Umsatz: 19 %

Full Load Solution (FLS)
- Multimodale Haus-zu-Haus-Transporte für großvolumige Komplettladungen
- Anteil am Umsatz: 9 %

Sparten

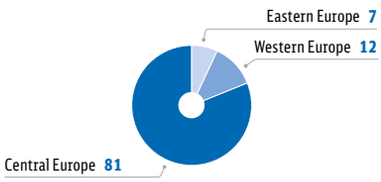
Central Europe
Umfasst die Aktivitäten in Deutschland, Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Italien sowie DB Cargo Eurasia für den transeurasischen Korridor. Hinzu kommen Gesellschaften, die auf spezielle Märkte ausgerichtet sind.

Western Europe
Umfasst die Aktivitäten im Vereinigten Königreich, Frankreich und Spanien.

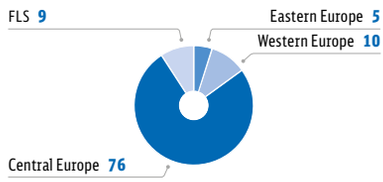
Eastern Europe
Umfasst die Aktivitäten in Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und Tschechien.

Struktur

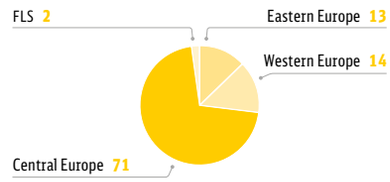
VERKEHRSLEISTUNG / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 31.200

Fahrzeuge
- 2.576 Lokomotiven
- 82.974 Wagen (70.982 eigene Wagen und 11.992 angemietete / geleaste Wagen)

Netzwerke und Infrastruktur
- Aktiv in 17 europäischen Ländern
- 2.172 Kundengleisanschlüsse in Deutschland
- 9 Zugbildungsanlagen
- 27 Instandhaltungswerke

Strom und Kraftstoffe
- 1,9 Mrd. kWh Bahnstrom
- 116 Mio. l Dieselkraftstoff
- 0,9 Mio. l HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

Weitere Produktionsfaktoren
- 169 Mio. Trkm

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan

Nutzenversprechen
- DB Cargo bietet europaweit kundenorientierte, zuverlässige und effiziente Transport- und Logistiklösungen.

Kundenzugang / -bindung
- Branchenvertrieb mit Key-Account-Management
- Regionalvertrieb
- Kundenservicezentrum

Schlüsselaktivitäten
- Zugverkehre durchführen
- Europäische multimodale Logistiklösungen gestalten
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke planen und betreiben
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS[1)]

Beförderte Güter
- 222 Mio. t

Verkehrsleistung
- 84 Mrd. tkm

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- – 665 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,8

Kundenzufriedenheit
- ZI von 67

Endenergieverbrauch
- – 26,0 % im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit
- 66,3 %

Leise Güterwagen
- 77.800[3)]

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.
[3)] Beinhaltet die komplette Flotte in Deutschland.

- **Stabilisierung der Produktion:** Verkehrskonzepte werden verstärkt unter Berücksichtigung von Kapazitätsengpässen geplant, um eine stabilere Produktion zu gewährleisten. Die Steuerung der nationalen und internationalen Transporte wird verbessert. Die Prozesse zur Durchführung der Transportleistungen werden konsequent auf eine Start-bis-Ziel-Logik umgestellt, die Steuerungssysteme auf Qualitätsverbesserung, Vereinfachung und Effizienz fokussiert. Einen wichtigen Meilenstein dazu hat DB Cargo 2022 mit der Einrichtung des Control Towers erreicht. Hier werden Kunden und ihre Lieferketten von integrierten Teams aus Vertrieb und Produktion aus einer Hand betreut. Weiterhin wird DB Cargo in moderne Multisystemlokomotiven und neue Wagentechnologien investieren. Mithilfe von Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo seinen Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus anbieten und die Prozesse im Schienentransport, d. h. Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung, deutlich beschleunigen.
- **Ausbau europäischer Korridore:** DB Cargo ist heute europaweit aufgestellt und auf den 13 großen Transportkorridoren vertreten. Entlang dieser Korridore forciert DB Cargo die Entwicklung von Qualität und Wachstum. Erfolgsfaktoren sind dabei eine hohe Verkehrsfrequenz mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen, schneller grenzüberschreitender Verkehr mit sprachlich geschulten Lokführer:innen und eine enge länderübergreifende Zusammenarbeit.

Durch modernes Transportequipment, das den Markt- und den Kundenanforderungen passgenau entspricht, ist DB Cargo in der Lage, sich tief in die Logistikketten der Kunden zu integrieren. DB Cargo treibt daher die Entwicklung seiner Güterwagen intensiv voran. Z. B. werden (neben Güterwagen und Aufbauten) auch Be- und Entladeanlagen sowie Umschlagtechnologien gemeinsam mit Kunden konzipiert und implementiert. DB Cargo setzt sowohl auf eigene Equipment-Entwicklungen als auch auf Kooperationen mit strategischen Partnern.

Digitalisierung und Innovation

DB Cargo positioniert sich u. a. mit folgenden Maßnahmen am Markt, um Digitalisierung und Innovation voranzutreiben:

- DB Cargo erprobt die neuartigen Digitalen Automatischen Kupplungen (DAK), die wesentlicher Bestandteil der Digitalisierung von Güterzügen sind. Die DAK ermöglicht es, Güterwagen automatisch zu kuppeln. Güterzüge können mit der neuen Kupplungstechnik länger und schwerer werden. So erhöht sich die Kapazität im Schienennetz. Dafür müssen bis 2030 europaweit rund 500.000 Güterwagen mit der DAK ausgerüstet werden. Damit das gelingt, setzt DB Cargo neben der Umrüstung in eigenen Werkstätten auch auf den Einbau in Pop-up-Werkstätten. Mithilfe dieser mobilen Werkstattzelte können Güterwagen in der Nähe ihrer Einsatzorte, etwa bei Industriekunden, binnen kurzer Zeit mit der neuen Technik ausgestattet werden. Gemeinsam mit Partnerunternehmen sollen bis zu 150 Pop-up-Einsatzorte in ganz Europa errichtet werden.

Umweltmaßnahmen

GRI

DB Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele.

- Die Flotte von DB Cargo wird noch grüner und leistungsfähiger. Während bereits 94 % der Transporte im Güterverkehr in Deutschland (basierend auf Ltkm) durch energieeffiziente Elektrolokomotiven erbracht werden, folgt nun die Ausweitung nachhaltiger Antriebskonzepte auf den Rangierbetrieb. So werden nach und nach alle hier eingesetzten Diesellokomotiven durch moderne Maschinen mit alternativen Antrieben ersetzt. Aktuell sind 300 Hybrid- und Zweikraftlokomotiven grün. Nr. 57 im Zulauf. In den nächsten Jahren werden alle rund 600 Diesellokomotiven ersetzt.
- Nach umfangreichen Betriebserprobungen ist der Biokraftstoff HVO grün. Nr. 164 seit Mitte 2022 für die gesamte Diesellokflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Als DBeco fuel erweitert er die Produktpalette der Eco Solutions. Auch DB Cargo UK fährt bereits einen Teil der Verkehre mit HVO. 2022 konnte DB Cargo damit rund 900.000 l Diesel durch HVO substituieren. Für die Betankung mit HVO wurden drei Tankstellen umgerüstet, weitere werden folgen. Künftig kann so auch die letzte Meile in der Lieferkette bei Kunden mit Diesel- und Rangierlokomotiven klimaneutral bedient werden.
- Automobilhersteller setzen Batterien mit DB Cargo auf die grüne Schiene: In Bremen eröffnet das hochmoderne Automotive Logistics Center eines deutschen Automobilherstellers, ein Zentrum für Batterielogistik in direkter Nähe zum Kunden. Es ist Teil des klimaneutralen Logistikkonzepts für die Batteriesysteme. DB Cargo transportiert die Systeme seit 2022 mit 100 % Ökostrom vom Werk in Stuttgart über rund 650 km bis ans Band in Bremen. Das Logistikzentrum ermöglicht es DB Cargo, Züge in die direkte Nähe der Werkshallen zu rangieren und dort abzuladen.

GRI

DB CARGO	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit in %	66,3	69,5	- 3,2	-	74,0
Kundenzufriedenheit in ZI	67	70	- 3	-	61
Beförderte Güter in Mio. t	222,3	226,5	- 4,2	- 1,9	232,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	84.468	84.850	- 382	- 0,5	85.005
Betriebsleistung in Mio. Trkm	169,1	169,0	+ 0,1	+ 0,1	162,5
Auslastung in t pro Zug	499,4	502,0	- 2,6	- 0,5	523,2
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	5.244	4.982	+ 262	+ 5,3	4.449
Außenumsatz [1] in Mio. €	4.998	4.713	+ 285	+ 6,0	4.188
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	- 257	- 81	- 176	-	13
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	- 665	- 467	- 198	+ 42,4	- 308
EBIT-Marge (bereinigt) [1] in %	- 12,7	- 9,4	- 3,3	-	- 6,9
Brutto-Investitionen [1] in Mio. €	452	527	- 75	- 14,2	570
Mitarbeitende [1] per 31.12. in VZP	31.167	30.753	+ 414	+ 1,3	29.525
Mitarbeitende [1] im Jahresdurchschnitt in VZP	31.027	30.868	+ 159	+ 0,5	29.280
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,8	-	-	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	13,0	12,0	+ 1,0	-	11,5
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	- 26,0	- 23,2	- 2,8	-	- 21,0

[1] Wert für 2021 bzw. per 31.12.2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS ▷ 130 angepasst.

— DB Cargo hat mit einem weltweit führenden Stahl- und Bergbaukonzern einen weiteren Meilenstein in Sachen grüne Logistik erzielt. Dank hochmoderner, teilautomatisierter Entladeanlagen im Stahlwerk Eisenhüttenstadt (Brandenburg) wird die Umwelt hocheffizient vor Feinstaub und Emissionen geschützt. Zugleich sorgen leichtere Wagen und Spezialcontainer für eine noch höhere Auslastung der Güterzüge. Mehr als 90 % der benötigten Rohstoffe können auf diese klimafreundliche Weise angeliefert werden. Die Einsatzstoffe der Stahlproduktion wie Erz, Koks und Kalkstein können nahezu ohne Staubentwicklung umgeschlagen werden. In Zukunft soll auch »grüner Eisenschwamm«, Vorprodukt für klimaneutrale Stahlherstellung, auf diesem Weg transportiert werden.

Beteiligungen

Der Geschäftsbereich Full Load Solutions (FLS) mit den zugeordneten Bahnlogistikaktivitäten wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2022 von DB Schenker auf DB Cargo übertragen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Transa GmbH und die Multi-Modal-Solutions-(MMS-)Einheiten aus den europäischen Landesgesellschaften von DB Schenker bilden nun die DB Cargo Transa/FLS. Der Transfer aller zu FLS gehörenden Aktivitäten aus den entsprechenden DB Schenker-Landesgesellschaften wird bis zum 1. Januar 2023 vollständig abgeschlossen sein.

Entwicklung im Berichtsjahr

GRI

⟶ *Starke Einschränkungen des operativen Betriebs (Ressourcenmangel und Baumaßnahmen im Netz) führten zu Qualitäts- und Kostenbelastungen.*

⟶ *Auswirkungen des Ukraine-Kriegs wirkten auf Verkehrsportfolio.*

⟶ *Steigende Faktorkosten und zusätzliche Belastungen setzten wirtschaftliche Entwicklung weiter unter Druck.*

Die Pünktlichkeit von DB Cargo ist infolge von Kapazitätseinschränkungen durch Baumaßnahmen, von vermehrten Primärstörungen v. a. im Bereich der Infrastruktur und von hochausgelasteten Güterverkehrskorridoren gesunken. Die betriebliche Situation war in vielen Zugbildungsanlagen sehr angespannt. Die zum Teil hohen Krankenstände haben zudem die Pünktlichkeit belastet. In der Folge kam es zu vermehrten Störungen im Betriebsablauf und einer deutlichen Zunahme von Rückstauzügen.

Dies hat sich auch auf die Kundenzufriedenheit ausgewirkt, die 2022 rückläufig war.

Die Menge der beförderten Güter und die Verkehrsleistung sind leicht zurückgegangen. Dies wurde ganz wesentlich durch den Rückgang der Stahltransporte im Vereinigten Königreich, eine bau- und störungsbedingt schwierige Betriebssituation insbesondere in Deutschland sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs beeinflusst. Positive Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der Leistungsdaten von DB Cargo Schweiz, der positiven Geschäftsentwicklung intermodaler Verkehre (insbesondere auf dem transeurasischen Korridor zu Jahresbeginn) sowie gestiegenen Automobil-, Holz- und Papiertransporten wirkten teilweise dämpfend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Die operativen Ergebnisgrößen gingen infolge zusätzlicher Belastungen deutlich zurück. Der Ertragszuwachs wurde überkompensiert.

- **Umsatz:** deutliche Zunahme, getrieben durch die v. a. preisbedingt positive Entwicklung in allen Regionen.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Rückgang (– 5,0 %/ – 27 Mio. €), getrieben durch geringere staatliche Zuschüsse (v. a. aus der Anlagenpreisförderung) sowie gesunkene Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen. Gegenläufig wirkten u. a. eine Rückerstattung von Zahlungen aus dem lärmabhängigen Trassenpreissystem in Deutschland sowie Veräußerungen von Immobilien in Großbritannien.

Auf der Aufwandsseite kam es inflations- und qualitätsbedingt zu deutlichen zusätzlichen Belastungen, v. a. getrieben durch Zuwächse im Materialaufwand:

- **Materialaufwand:** deutlicher Anstieg (+ 9,4 %/ + 289 Mio. €) v. a. aufgrund von höheren Energiekosten und inflationsbedingt steigenden Aufwendungen in der Instandhaltung.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme (+ 13,5 %/ + 91 Mio. €) u. a. aufgrund gestiegener Anmietungen von Lokomotiven und Güterwagen sowie höherer bezogener digitaler Dienstleistungen.
- **Personalaufwand:** Zunahme (+ 3,5 %/ + 66 Mio. €) v. a. infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt.
- **Abschreibungen:** Anstieg (+ 5,7 %/ + 22 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund höherer aktivierungspflichtiger Fahrzeuganmietungen (IFRS 16).

Der Rückgang der Investitionen ist zum einen eine Folge des Ukraine-Kriegs. Zum anderen verzögerten sich die für 2022 vorgesehenen aktivierungspflichtigen Großrevisionen von Lokomotiven, weil die Beschaffungsvorgänge für Material durch einen extremen Kostenanstieg bei den Zulieferern deutlich länger dauerten als in den Vorjahren.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg infolge der weiteren Umsetzung der Rekrutierungsinitiativen für operatives Personal.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit ist im Vergleich zu 2020 trotz der betrieblichen Anforderungen nahezu unverändert.

DB Cargo hat bei seinen Rekrutierungsinitiativen einen Schwerpunkt auf die Rekrutierung von Frauen gelegt. Der Frauenanteil ist infolge dieser gezielten Rekrutierungsmaßnahmen leicht gestiegen.

2022 wurde eine weitere Reduzierung des spezifischen Endenergieverbrauchs Schiene (Traktion, bezogen auf tkm) im Vergleich zu 2006 erreicht. Dies ist wesentlich auf die Modernisierung der Flotte zurückzuführen. Zudem zeigten das energiesparende Fahrassistenzsystem LEADER grün. Nr. 8 und die Start-Stopp-Automatik grün. Nr. 98 auf Rangierlokomotiven Wirkung.

REGION CENTRAL EUROPE

⟶ *Leistungszuwächse durch intermodale Verkehre (insbesondere auf dem transeurasischen Korridor) aufgrund hoher Seefrachtraten.*

⟶ *Zusätzliche Belastungen infolge des Ukraine-Kriegs, steigender Faktorkosten (insbesondere für Energie) sowie geringerer staatlicher Zuschüsse.*

⟶ *Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.*

			Veränderung		
REGION CENTRAL EUROPE	**2022**	2021	absolut	%	2019
Beförderte Güter in Mio. t	232,7	231,5	+ 1,2	+ 0,5	225,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	68.313	68.414	– 101	– 0,1	68.265
Betriebsleistung in Mio. Trkm	136,1	135,8	+ 0,3	+ 0,2	127,3
Gesamtumsatz in Mio. €	5.375	5.172	+ 203	+ 3,9	4.959
Außenumsatz in Mio. €	3.698	3.470	+ 228	+ 6,6	3.443
EBITDA bereinigt in Mio. €	– 386	– 190	– 196	+ 103	– 112
EBIT bereinigt in Mio. €	– 678	– 459	– 219	+ 47,7	– 333
Brutto-Investitionen in Mio. €	328	385	– 57	– 14,8	456
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	22.171	21.882	+ 289	+ 1,3	21.433

Die Leistungsentwicklung in Central Europe lag insgesamt auf Vorjahresniveau. Die positive Geschäftsentwicklung durch den Anstieg intermodaler Verkehre (insbesondere auf dem transeurasischen Korridor zu Jahresbeginn) wurde durch dämpfende Effekte aus bau- und störungsbedingten Einschränkungen der Schieneninfrastruktur, betrieblichen Engpässen sowie den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs (u. a. Einstellung von Verkehren nach Russland sowie Nachfragerückgänge der Stahl- und Chemietransporte) größtenteils aufgezehrt. Ab Oktober wirkten sich zusätzliche Kohleverkehre zur Absicherung der Energieversorgung in Deutschland positiv aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung ist aufgrund der betrieblichen Lage weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen verschlechterten sich deutlich:

- **Umsatz:** im Wesentlichen preisbedingter Anstieg. Die leicht positive Leistungsentwicklung wirkte unterstützend.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Rückgänge durch das reduzierte Fördervolumen für das Anlagenpreissystem in Deutschland sowie den Wegfall eines positiven Einmaleffekts im Vorjahr wurden durch eine aperiodische Erstattung aus der Auflösung des »Lärmbonustopfes« aufgrund der vollzogenen Güterwagenumrüstung nur teilweise kompensiert.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu zusätzlichen Belastungen:

- **Materialaufwand:** Erhöhung u. a. infolge v. a. preisbedingt höherer Trassen- und Energieaufwendungen.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg resultierte v. a. aus einer Ausweitung der Anmietung von Güterwagen, höheren IT-Kosten, höheren Kosten für Qualifizierungsmaßnahmen sowie gestiegenen Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen.
- **Personalaufwand:** Zunahme v. a. tarifbedingt bei einer leicht gestiegenen Zahl an operativen Mitarbeitenden.
- **Abschreibungen:** Erhöhung u. a. infolge von zusätzlichen Anmietungen von Lokomotiven und Güterwagen.

Die Investitionen gingen zurück, da sanktionsbedingt 110 Güterwagen eines russischen Herstellers nicht mehr durch DB Cargo abgenommen wurden.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg leicht. Die Zuführungs- und Qualifizierungsinitiative für operatives Personal wurde fortgesetzt.

REGION WESTERN EUROPE

⟶ *Belastungen durch Streiks im Vereinigten Königreich.*

⟶ *Belastungen durch gestiegene Energiepreise.*

			Veränderung		
REGION WESTERN EUROPE	**2022**	2021	absolut	%	2019
Beförderte Güter in Mio. t	40,2	45,2	– 5,0	– 11,1	46,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	10.535	11.562	– 1.027	– 8,9	11.906
Betriebsleistung in Mio. Trkm	24,3	25,4	– 1,1	– 4,3	27,3
Gesamtumsatz in Mio. €	748	708	+ 40	+ 5,6	675
Außenumsatz in Mio. €	549	535	+ 14	+ 2,6	546
EBITDA bereinigt in Mio. €	64	59	+ 5	+ 8,5	91
EBIT bereinigt in Mio. €	– 20	– 30	+ 10	– 33,3	15
Brutto-Investitionen in Mio. €	45	84	– 39	– 46,4	82
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.369	4.231	+ 138	+ 3,3	4.190

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war schwach. Dies ist insbesondere auf die Entwicklung im Vereinigten Königreich zurückzuführen:

- Die Stahltransporte bei DB Cargo UK gingen durch die wegen des starken Anstiegs der Energiepreise rückläufige Stahlproduktion in Großbritannien deutlich zurück. Zudem verursachten seit Sommer 2022 eine Vielzahl von Streiks im britischen Eisenbahnsystem größere Ausfälle und wirkten zusätzlich belastend auf die Leistungsentwicklung.
- Bei DB Cargo France wirkten sich Portfolioanpassungen in Form einer Substitution von Automotive-Verkehren durch intermodale Verkehre positiv aus.
- In Spanien konnte Transfesa die Verkehrsleistung trotz des weiterhin angespannten Marktes für Neu- und Gebrauchtwagentransporte auf Vorjahresniveau halten.

Die wirtschaftliche Entwicklung verbesserte sich, blieb aber herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen getrieben durch Ertragszuwächse:

- **Umsatz:** Anstieg, getrieben durch die Entwicklung in Spanien. Hier wirkten v. a. höhere Preise sowie eine bessere Auslastung. Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas geringer.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme v. a. aus höheren Erträgen aus der Veräußerung von Immobilien von DB Cargo UK. Geringe positive Währungskurseffekte wirkten unterstützend.

Der unterproportionale Anstieg der Aufwendungen wurde getrieben durch den Materialaufwand:

- **Materialaufwand:** Erhöhung v. a. infolge gestiegener Energiekosten und höherer Instandhaltungsaufwendungen bei DB Cargo UK und DB Cargo France sowie eines preisbedingten Anstiegs der bezogenen Transportleistungen bei Transfesa.
- **Personalaufwand:** Anstieg infolge der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl bei DB Cargo UK. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg weniger deutlich.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme u. a. aus Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen im Vereinigten Königreich.

Der Rückgang der übrigen Aufwandspositionen wirkte gegenläufig dämpfend:

- **Abschreibungen:** Rückgang im Wesentlichen infolge des Wegfalls eines Einmaleffekts im Vorjahr im Vereinigten Königreich.

Die Investitionen gingen zurück, im Wesentlichen durch eine geringere Investitionstätigkeit bei DB Cargo UK. Dort verzögerten sich die für 2022 vorgesehenen aktivierungspflichtigen Großrevisionen von Lokomotiven, weil die Beschaffungsvorgänge für Material durch extremen Kostenanstieg bei den Zulieferern deutlich länger dauerten als in den Vorjahren.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg insbesondere bei DB Cargo UK zur Kompensation des im Vorjahr aufgetretenen Mangels bei den operativen Personalen deutlich an.

REGION EASTERN EUROPE

⟶ *Neue Verkehre und Angebotsausweitungen insbesondere in Polen und Tschechien.*

⟶ *Belastungen infolge des Ukraine-Kriegs und gestiegener Faktorkosten insbesondere für Energie.*

REGION EASTERN EUROPE	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Beförderte Güter in Mio. t	19,5	17,6	+1,9	+10,8	15,5
Verkehrsleistung in Mio. tkm	5.621	4.875	+746	+15,3	4.834
Betriebsleistung in Mio. Trkm	8,8	7,9	+0,9	+11,4	7,9
Gesamtumsatz in Mio. €	395	319	+76	+23,8	304
Außenumsatz in Mio. €	242	190	+52	+27,4	199
EBITDA bereinigt in Mio. €	42	31	+11	+35,5	34
EBIT bereinigt in Mio. €	15	8	+7	+87,5	11
Brutto-Investitionen in Mio. €	57	55	+2	+3,6	32
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.021	3.944	+77	+2,0	3.902

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe verlief, getrieben durch neue Verkehre (Binnenverkehre bei DB Cargo Polska, Markteintritt in Österreich durch DB Cargo Czechia) sowie die Ausweitung bestehender Verkehre (Chemie-, Koks- und Automotive-Verkehre von DB Cargo Romania sowie neue Produktionskonzepte bei DB Cargo Hungaria), positiv und lag über dem Vor-Corona-Niveau.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Treiber war die Entwicklung der Erträge:

- **Umsatz:** deutlicher Anstieg v. a. nachfragebedingt. Unterstützend wirkten zudem Preiseffekte und Angebotsausweitungen in Polen. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas stärker.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** leichter Rückgang auf niedrigem Niveau. Bei DB Cargo Polska sanken u. a. die positiven Effekte aus Assetverkäufen und der Auflösung von Rückstellungen, höhere Versicherungserstattungen in Rumänien wirkten gegenläufig fast vollständig kompensierend.

Auf der Aufwandsseite kam es zu einem leistungsbedingt deutlichen, aber unterproportionalen Anstieg.

- **Materialaufwand:** deutliche Zunahme im Wesentlichen infolge der Nachfrageentwicklung, höherer Instandhaltungsleistungen sowie steigender Energiekosten. Währungskurseffekte wirkten teilweise kompensierend.
- **Personalaufwand:** Erhöhung v. a. tarifbedingt bei DB Cargo Polska. Zudem haben DB Cargo Romania und DB Cargo Czechia ihren Personalbestand deutlich ausgeweitet.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg infolge der inflationsbedingt höheren Kosten sowie der gestiegenen Mengen.
- **Abschreibungen:** Zunahme infolge des höheren Investitionsvolumens.

Die Brutto-Investitionen sind aufgrund von durch die EU geförderten Lokomotivbeschaffungen in Polen leicht gestiegen.

Die Mitarbeitendenzahl stieg in Polen, Tschechien und Rumänien.

FLS

⟶ *Spezialtransporte als Wachstumstreiber.*

⟶ *Belastungen bei den eurasischen Verkehren infolge des Ukraine-Kriegs.*

FLS	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Gesamtumsatz in Mio. €	630	643	−13	−2,0	–
Außenumsatz in Mio. €	510	518	−8	−1,5	–
EBITDA bereinigt in Mio. €	23	20	+3	+15,0	–
EBIT bereinigt in Mio. €	18	14	+4	+28,6	–
Brutto-Investitionen in Mio. €	21	2	+19	–	–
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	606	696	−90	−12,9	–

Die wirtschaftliche Entwicklung des Bereichs FLS war getrieben durch rückläufige Aufwendungen erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Auch die Erträge gingen zurück, aber weniger deutlich:

- **Umsatz:** Rückgang durch Umsatzausfälle bei den Eurasia-Geschäften infolge des Ukraine-Kriegs wurde durch Preiseffekte sowie eine starke Entwicklung bei den Spezialtransporten teilweise ausgeglichen.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Rückgang auf niedrigem Niveau infolge geringerer Leistungen für Dritte.

Auf der Aufwandsseite kam es getrieben durch den Materialaufwand zu einem überproportionalen Rückgang.

- **Materialaufwand:** Rückgang wurde u. a. durch die Nachfrageentwicklung getrieben. Steigende Energiekosten wirkten teilweise kompensierend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang infolge des Wegfalls der an die DB Schenker-Landesgesellschaften zu leistenden Umlagen.
- **Personalaufwand:** gesunken v. a. infolge der niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen:** in etwa auf Vorjahresniveau.

Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund der Verlängerung bestehender Mietverträge für Logistikcenter (u. a. in Hamburg) deutlich.

Die Mitarbeitendenzahl ging v. a. als Folge der Integration der FLS in das Geschäftsfeld DB Cargo zurück, da FLS-Mitarbeitende aus der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, Rumänien und Bulgarien den DB Cargo-Landesgesellschaften zugeordnet wurden.

INFRASTRUKTUR

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernehmen wir mit unserer integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung: Wir sind zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN DB-SCHIENEN-INFRASTRUKTUR / in Deutschland	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
Infrastrukturkunden	453	453	–	–
Konzerninterne Bahnen	17	18	– 1	– 5,6
Konzernexterne Bahnen	436	435	+ 1	+ 0,2
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.133	1.109	+ 24	+ 2,2
Konzerninterne Bahnen	713,2	694,4	+ 18,8	+ 2,7
Konzernexterne Bahnen	419,8	414,3	+ 5,5	+ 1,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,1	37,4	– 0,3	–
Stationshalte in Mio. Stopps	159,8	158,8	+ 1,0	+ 0,6
Konzerninterne Bahnen	114,7	112,7	+ 2,0	+ 1,8
Konzernexterne Bahnen	45,1	46,1	– 1,0	– 2,2

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

Während sich die Anzahl der Stationshalte etwa auf Vorjahresniveau bewegt, stieg die Trassennachfrage 2022 an. Wesentliche Gründe sind neben den Corona-Aufholeffekten auch die deutlich geringeren Auswirkungen aus Sonderereignissen (bspw. Unwetter oder Wegfall von GDL-Streiks). Durch eine anteilige Verkehrsübernahme der Abellio-Verkehre durch DB Regio und Verkehrsausweitungen bei DB Fernverkehr konnten die konzerninternen Bahnen entgegen dem langjährigen Trend Marktanteile zurückgewinnen.

Transformation in ein Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das BMDV und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz wird die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.

Ein Instrument zur Transformation in das Hochleistungsnetz sind sog. Generalsanierungen, bei denen alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt und verbessert werden. Für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore gelten drei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg,
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit und
- Baufreiheit für mindestens fünf Jahre.

Die Erfahrungen mit der Generalsanierung mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Netz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienenkorridors wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim—Frankfurt) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich—Oberhausen sowie Hamburg—Berlin ausgewählt. Die Auswahl der weiteren Sanierungen ab 2026 und die konkrete Umsetzung sollen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft erfolgen. Durch die Generalsanierungen werden sich die Zuverlässigkeit und (Rest-)Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern.

Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierung unmittelbar zu stabilisieren und zu verbessern, hat der DB-Konzern das jährliche präventive Instandhaltungsbudget um einen dreistelligen Millionenbetrag erhöht. Die benötigten Sperrungen werden vermehrt in vorher getaktete Sperrzeiten integriert, um damit unterjährige Umplanungen und Störungen zu reduzieren. Mit einer früheren Kommunikation sorgt der DB-Konzern für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kund:innen.

Umsetzung Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III 262f. fortgeführt, die eine Laufzeit von zehn Jahren bis 2029 und eine Gesamtvolumen von 86 Mrd. € hat. Ein Investitionsschwerpunkt war 2022 weiterhin die Erneuerung des Oberbaus (Gleise und Weichen). Die aktuellen Preissteigerungen stellen Herausforderungen bei der Umsetzung der Modernisierung der Bestandsinfrastruktur dar.

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 18. März 2022 über die Ergebnisse der gutachterlich begleiteten Termin- und Kostenüberprüfung für das Projekt Stuttgart 21 beraten. Hintergrund der im Spätherbst 2021 begonnenen Überprüfung waren v. a. die drastisch gestiegenen Preise für Bauleistungen und Rohstoffe. Der Inbetriebnahmetermin von Stuttgart 21 im Rahmen des Fahrplanwechsels im Dezember 2025 wurde bestätigt. Damit werden die Kapazitäten im Knoten Stuttgart deutlich erhöht und die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm im Vergleich zu heute halbiert. Bereits im Dezember 2022 wurden mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen—Ulm

die Fahrzeiten im Fernverkehr in einem ersten Schritt um bis zu 15 Minuten verkürzt. Der Gesamtwertumfang von Stuttgart 21 hat sich um 950 Mio.€ auf 9,15 Mrd.€ erhöht. Der bisherige Gesamtkostenrahmen i.H.v. 8,2 Mrd.€ wurde im Januar 2018 durch den Aufsichtsrat festgelegt. Gründe für die aktuelle Entwicklung sind zum einen erhebliche Preissteigerungen bei Baufirmen, Lieferanten und Rohstoffen. Zum anderen schlägt der geologisch anspruchsvolle Untergrund im Stadtgebiet negativ zu Buche. Zusätzlich zum neuen Gesamtwertumfang i.H.v. 9,15 Mrd.€ hat der Aufsichtsrat die Bildung einer ergänzenden Vorsorge i.H.v. 640 Mio.€ beschlossen, die weitere Risiken und Prognoseunsicherheiten abdecken kann.

Erstellung Fahrplan 2023

Für den Netzfahrplan 2023 sind rund 91.000 Trassenanmeldungen eingegangen (Steigerung um 7%). Die Situation um die vorhandene Trassenkapazität bleibt daher angespannt. Wie im Vorjahr gab es Anmeldekonflikte, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere EVU denselben Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Während sich die Anzahl der Anmeldekonflikte stabil zeigte, sind 2022 erstmalig Kapazitätskonflikte aufgetreten (insgesamt 68). Ausgelöst durch baubedingte Einschränkungen, führen Kapazitätskonflikte unmittelbar in ein Entscheidungsverfahren mit entsprechend hoher Anzahl an Trassenablehnungen. In der Folge mussten dadurch mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr (+40%). Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter steigt, zeigen v.a. die Trassenanmeldungen von konzernexternen EVU. So hat sich ihr Anteil im Schienenpersonenfernverkehr um 10% erhöht, obwohl die Anmeldungen des Sektors gleichzeitig um 5% sanken. Der SPNV hingegen erhöhte seine Anmeldungen insgesamt um 10% (Anmeldungen konzernexterner EVU +12%). Der Fahrplanprozess unterliegt einem strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht. Der Netzfahrplan für das Jahr 2022/2023 ist fristgerecht fertiggestellt worden. Der Mitte Dezember 2022 vollzogene Fahrplanwechsel war reibungslos.

Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen

Am 3. Juni 2022 kam es zu einem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen, bei dem fünf Menschen starben und mehrere verletzt wurden. Der DB-Konzern ist tief betroffen von dem Unglück; unsere Gedanken gelten den Verstorbenen und Verletzten sowie deren Angehörigen und Freund:innen. Der DB-Konzern unterstützt die ermittelnden Behörden vollumfänglich bei den Untersuchungen der Unfallursache.

Zugunfall bei Leiferde

Am 17. November 2022 kollidierten bei Leiferde (Landkreis Gifhorn) zwei Güterzüge konzernexterner Bahnen. Die verursachten Schäden waren so beträchtlich, dass erst ab dem 11. Dezember 2022 wieder Züge auf der betroffenen Strecke verkehren konnten.

In beiden Gleisen mussten Schienen, Schwellen und Schotter erneuert, mehrere Oberleitungsmasten neu gesetzt, rund 1,5 km Oberleitung sowie fast 2 km Kabel für die Leit- und Sicherungstechnik neu verlegt werden. Zudem musste in großem Umfang Boden ausgetauscht werden, da die havarierte Lokomotive Öl verloren hatte.

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Von Juli bis Ende August 2022 hatten Expert:innen des DB-Konzerns innerhalb weniger Wochen vorsorglich bundesweit rund 200.000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers überprüft. Ende August 2022 wurden diese Sonderinspektionen beendet. Die Arbeiten erfolgten vorsorglich, da im Zusammenhang mit dem Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 auch Schwellen eines bestimmten Bautyps von den ermittelnden Behörden geprüft wurden. Überall dort, wo die Expert:innen Auffälligkeiten entdeckten, hat der DB-Konzern umgehend reagiert: Züge fuhren langsamer über die betroffenen Schwellen. Vereinzelt mussten auch Streckenabschnitte gesperrt werden. Die Erneuerung der als schadhaft identifizierten Schwellen kommt wie geplant voran.

Die Ergebnisse der durch den DB-Konzern dahin gehend eingeleiteten materialtechnischen Untersuchungen und technischer Gutachten unabhängiger Prüfinstitute legen nahe, dass ein Herstellungsfehler vorliegen könnte: Die Schwellen weisen teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit auf. Weitere Detailuntersuchungen zeigen zudem, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. Aufgrund dieser gewonnenen Erkenntnisse untersucht der DB-Konzern derzeit bundesweit weitere Betonschwellen weiterer Hersteller mit der gleichen Gesteinsart. Nach aktueller Einschätzung ist es möglich, dass infolge dieser laufenden Untersuchungen kurzfristig ergänzende Maßnahmen zu den bereits getroffenen Maßnahmen veranlasst werden.

Der DB-Konzern ersetzt allen betroffenen EVU den tatsächlich eingetretenen Schaden, der diesen im Zusammenhang mit den Schwelleninspektionen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht.

Entwicklung der Infrastruktur

2022 haben wir Investitionen in die Infrastruktur 106 ff. für Ausbau und Erneuerung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen i. H. v. 10,7 Mrd. € getätigt. Zusätzlich wurden 2,5 Mrd. € für die Instandhaltung aus Eigenmitteln ausgegeben. Negative Auswirkungen aus Materialpreissteigerungen und -engpässen auf laufende Bauvorhaben konnten durch ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie begrenzt werden. Ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichten es, auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie in vielen Fällen zügig aufzulösen.

Im Dezember 2022 gingen zwei Großprojekte in Betrieb:

- **Neubaustrecke Wendlingen—Ulm:** Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke (NBS) als Teil des Bahnprojekts Stuttgart—Ulm verkürzen sich die Reisezeiten im Fernverkehr zwischen Stuttgart und Ulm bereits drei Jahre vor Inbetriebnahme des Gesamtprojekts um rund 15 Minuten. Im Regionalverkehr wird erstmals der neue Bahnhof Merklingen auf der NBS stündlich angebunden. Die NBS ist mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgerüstet. Auch im Knoten Stuttgart wurde ein Meilenstein erreicht: Anfang Oktober 2022 konnte der Vortrieb für die sieben Eisenbahntunnel im Stuttgarter Talkessel abgeschlossen werden: Insgesamt 51 km Tunnel wurden in den vergangenen Jahren aufgefahren.
- **Bahnanbindung Jade-Weser-Port:** Ebenfalls im Dezember 2022 ging die Bahnanbindung zu Deutschlands Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Betrieb. Die zweigleisige, elektrifizierte Strecke Oldenburg—Wilhelmshaven schafft eine leistungsfähige Anbindung des Hafens an das nationale und europäische Schienennetz. Dafür wurde der Untergrund der Strecke aufwendig ertüchtigt und die Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Mit 44,5 km Schallschutzwand werden die Anwohner:innen vom Schienenverkehrslärm entlastet.

Ein weiterer Schwerpunkt war 2022 die Beseitigung der Hochwasserschäden aus 2021 in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Der überwiegende Teil der Strecken ist bereits wieder in Betrieb. Im Juni 2022, knapp ein Jahr nach der Flut, konnte mit den Ländern Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz eine Finanzierungsvereinbarung zur Elektrifizierung der Strecken im Ahrtal und in der Eifel abgeschlossen werden.

Weitere Meilensteine beim Ausbau und der Erneuerung des Schienennetzes waren 2022 u. a.:

- **Knoten Hamburg:** Im Januar 2022 ging im Knoten Hamburg ein zweites östliches Umfahrungsgleis bei Maschen in Betrieb. Die Bahnstrecke ist eine der wichtigsten Verbindungen für die Hamburger Seehäfen. Das zweite östliche Umfahrungsgleis Maschen ist eine von zahlreichen Maßnahmen, um vorhandene Engpässe am Eisenbahnknoten Hamburg zu beseitigen und diesen leistungsfähiger zu gestalten.
- **Viergleisiger Ausbau zwischen Bamberg und Ebensfeld:** Ein Jahr früher als geplant wurde im April 2022 der viergleisige Ausbau zwischen Bamberg und Ebensfeld (Ausbau Hallstadt—Breitengüßbach) auf der Aus-/Neubaustrecke Nürnberg—Erfurt (VDE 8.1) abgeschlossen. Damit stehen nördlich von Bamberg getrennte Gleise für den Schnellverkehr und den Regional- und Güterverkehr zur Verfügung. Bei Ebensfeld trennen sich die zweigleisige Neubaustrecke in Richtung Erfurt/Leipzig/Berlin und die zweigleisige Bahnstrecke in Richtung Lichtenfels/Saalfeld/Jena.
- **Streckenerneuerung Fulda—Würzburg:** Zwischen Juni und Dezember 2022 wurde mit der Streckenerneuerung im Abschnitt Fulda—Würzburg die nächste Etappe für die Erneuerung der Schnellfahrstrecke Hannover—Würzburg absolviert.
- **Gäubahn:** Auf der Ausbaustrecke Stuttgart-Singen—Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn) startete im Juni 2022 der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Horb—Neckarhausen.

BAUBEGINNE 2022

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart-Singen—Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn)	– 2-gleisiger Ausbau Horb—Neckarhausen
Vom Hochwasser betroffene Strecken	– Elektrifizierung, Neu- und Ausbau von Abschnitten auf Eifelstrecken und Ahrtalbahn
Knoten Köln	– 6-gleisiger Ausbau südlich Gummersbacher Straße bis Abzweig Köln/Bonn Flughafen Nord (Bestand sind 4 Gleise)
Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode—Horka	– Beginn ETCS-Ausbau
München S-Bahn (Erdinger Ringschluss)	– 2. Baustufe: 1. BA Flughafen München—Schwaigerloh (Neubau 2-gleisige elektrifizierte Strecke inkl. Wendeanlage in Schwaigerloh)

INBETRIEBNAHMEN 2022

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Nürnberg—Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Hallstadt—Breitengüßbach (PFA 23)
Knoten Hamburg	– Östliche Umfahrung Maschen (zusätzliches Umfahrungsgleis)
Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg—Wilhelmshaven	– Bahnverlegung Sande (2-gleisiger Neubau) – Durchgehend elektrifizierte Gesamtstrecke
Neubaustrecke (NBS) Wendlingen—Ulm	– 2-gleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm
Ausbaustrecke (ABS) Berlin—Dresden	– Ausbau Bahnhof Wünsdorf mit Schallschutzwänden, Ersatz eines Bahnübergangs und Erneuerung von Weichen, Gleisen und Oberleitungen, Neubau eines ESTW

Daneben befanden sich 2022 folgende Bedarfsplan- und GVFG-Projekte im Bau:

IM BAU BEFINDLICHE PROJEKTE 2022

PROJEKTNAME	PROJEKTBESCHREIBUNG
Ausbaustrecke Stelle – Lüneburg	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Forchheim – Eggolsheim (PFA 19) – 4-gleisiger Ausbau Eggolsheim – Strullendorf (PFA 21) – Vorabmaßnahmen Knoten Bamberg (z. B. Bauzwischenzustand und Bahnsteigverlängerung)
Ausbaustrecke (ABS) Leipzig – Dresden (VDE 9)	– 3. Baustufe: Ausbaustrecke Zeithain – Leckwitz (moderne Stellwerksanpassung, Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h)
Ausbaustrecke (ABS) Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden	– Chemnitz – Chemnitz-Kappel (Erneuerung Oberleitung, Signalanlagen, Lärmschutz) – Ausbau Gaschwitz – Werdau (Ausbau mit moderner ESTW-Technik, Erneuerung Oberbau sowie Leit- und Sicherungstechnik für Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h, Gesamtinbetriebnahme)
Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen – Saarbrücken	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Ulm – Augsburg	– Stuttgart 21 (inkl. GVFG-Nahverkehrsanteil)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. und 2. Baustufe)	– 4-gleisiger Ausbau Karlsruhe – Rastatt Süd inkl. Tunnel Rastatt (Streckenabschnitt 1) – 4-gleisiger Ausbau Müllheim – Auggen (PFA 9.0) – 4-gleisiger Ausbau Haltingen – Basel (PFA 9.2) – Basel Bad Bahnhof (PFA 9.3)
Ausbaustrecke (ABS) (Amsterdam) – Grenze Deutschland/Niederlande – Emmerich – Oberhausen	– 3-gleisiger Ausbau Oberhausen – Emmerich und Blockverdichtung, Ausrüstung mit ETCS
Knoten Frankfurt am Main	– 2. Baustufe Frankfurt am Main (Neubau 3. Niederräder Brücke)
Knoten Berlin (Dresdner Bahn)	– Wiederaufbau der 2-gleisigen Strecke zwischen Berlin-Südkreuz und Blankenfelde für 140 km/h
Kombinierter Verkehr	– Drehscheibe Rhein/Ruhr (Schwungeinfahrt Schiene-Schiene-Umschlag, Anbindung Schiene-Straße-Umschlag) – U-Bahnhof Karlsruhe (Verlängerung des Umschlagmoduls auf eine kranbare Nutzlänge von 750 m in zwei Baustufen)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	– ESTW Gelnhausen und Vorabmaßnahmen: Neubau Straßenüberführung, Personenunterführung
Rhein-Ruhr-Express	– Umbau Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof – 4-gleisiger Ausbau PFA 1.2: Leverkusen (Chempark) – Leverkusen-Küppersteg und 4-gleisiger Ausbau PFA 1.3: Leverkusen-Rheindorf – Langenfeld-Berghausen – ESTW Düsseldorf
Ausbaustrecke (ABS) Angermünde – Stettin	– Elektrifizierung Angermünde – Passow (PFA 1)
Ausbaustrecke (ABS) Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	– Zusätzliche Gleise in den Bahnhöfen Schnega und Salzwedel
740 m Netz	– Ausbau der Überholgleise auf 740 m
Weddeler Schleife	– 2-gleisiger Ausbau Abzweig Weddel – Bahnhof Fallersleben
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau/1-gleisiger Neubau S4 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe inkl. Neubau von Verkehrsstationen
Ausbaustrecke Köln – Aachen	– Verlängerung Gleis 13 im Bahnhof Aachen Rothe Erde
S-Bahn Rhein-Main	– 4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel – Frankfurt am Main West 1. Baustufe
Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	– 1. und 2. Baustufe: Stationsmaßnahmen
S-Bahn Nürnberg	– 2. Baustufe: 4-gleisiger Ausbau S-Bahn Nürnberg – Forchheim – Bamberg
S-Bahn München	– Bau einer neuen Stammstrecke zwischen Bahnhof Laim und Leuchtenbergring – 2. S-Bahn-Tunnel (Ausgangslage des Landes Bayern)
S-Bahn Berlin	– S21 (1. Baustufe) – Erweiterung S-Bahn-Netz Berlin mit dem Bau einer Nord-Süd-Achse – Anschluss Berliner Hauptbahnhof in der Nord-Süd-Achse über zwei Äste mit dem Nordring der S-Bahn

Am Jahresende 2022 befanden sich insgesamt 203 Bedarfsplan- und GVFG-Projekte in Planung und Bau. Weitere Informationen zu den Projekten sind im BauInfoPortal verfügbar.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Fahrweg betreibt mit über 33.000 km das größte Streckennetz in Europa. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf dem Streckennetz gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen (über 90 % des Gesamtumsatzes). Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem (TPS) festgelegt.

DB Netze Fahrweg strebt eine hohe Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit sowie einen diskriminierungsfreien Zugang zu Trassen und Serviceeinrichtungen an und ist für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung.

Die Kostenstruktur ist fixkostenlastig. Zu den größten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur längerfristig durch Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen.

Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Für das angestrebte Wachstumsziel von mehr als 30 % bei den Trassenkilometern ist es zudem bedeutend, dass sich Neu- und Ausbauvorhaben gezielt auf die Beseitigung von Engpässen und die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für Verkehrswachstum auf den Kernachsen und in Ballungsräumen konzentrieren.

Im Rahmen des Projekts Netzkonzeption 2040 wird die Nachfrage für 2040 prognostiziert. Aus der Nachfrageprognose ist ersichtlich, dass sich das Wachstum auf die Kernachsen und Ballungsräume konzentrieren wird. Mit der Veröffentlichung des Abschlussberichts zum Deutschland-Takt und der dazu nötigen Infrastrukturmaßnahmen kann bei der Untersuchung des Ausbaubedarfs auch der Zielfahrplan des Deutschland-Takts berücksichtigt werden. Auf dieser Basis entwickelt die Netzkonzeption fahrplanbasiert ein engpassfreies Zielnetz 2040. Anschließend wird unter Berücksichti-

GRI

DB NETZE FAHRWEG – AUF EINEN BLICK

Portfolio

DB Netz AG
Betreibt Europas größte Schieneninfrastruktur. Verantwortlich für Instandhaltung, Modernisierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes sowie die Vermarktung von Trassen und Anlagen.

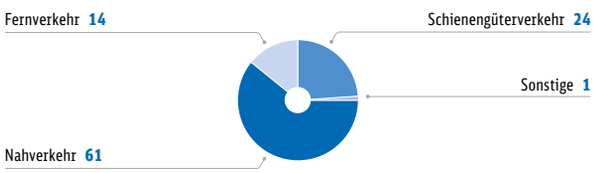
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Betreibt in fünf Bundesländern regionale Verkehrsnetze (Erzgebirgsbahn, Kurhessenbahn, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, Südostbayernbahn, Westfrankenbahn).

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH
Betreibt in Deutschland selbstständig oder über die Beteiligungen 25 Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs an der Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße.

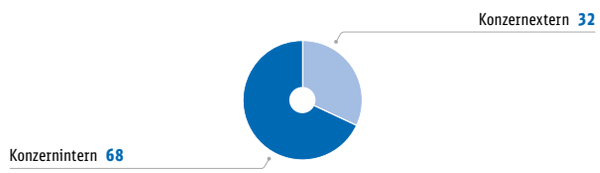
DB Fahrwegdienste GmbH
Bietet Systemdienstleistungen für die Instandhaltung von Schienenwegen an. Dazu gehören Vegetationspflege, Umwelt- und Projektmanagement, Sicherung von Gleisbaustellen und gleisgebundene Baustellenlogistik.

Struktur

BETRIEBSLEISTUNG NACH VERKEHRSART / in %



UMSATZ / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
– Rund 52.500

Fahrzeuge
– 732 Instandhaltungsfahrzeuge

Netzwerke und Infrastruktur
– Rund 33.400 km langes Streckennetz, betriebsnotwendige Anlagen

Strom und Kraftstoffe
– Strom
– Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
– 453 Geschäftskunden (davon 436 konzernexterne Kunden)

Nutzenversprechen
– DB Netze Fahrweg bietet einen diskriminierungsfreien Zugang zu einem sicheren, zuverlässigen und bedarfsgerechten Schienennetz.

Kundenzugang / -bindung
– Vertrieb
– E-Services

Schlüsselaktivitäten
– Sichere, zuverlässige und bedarfsgerechte Infrastruktur bereitstellen
– Netzwerke planen und betreiben
– Zugbetrieb durchführen

OUTPUTS[1]

Betriebsleistung
– Rund 1,1 Mrd. Trkm

OUTCOMES[2]

EBIT
– 601 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
– ZI von 3,9

Kundenzufriedenheit
– ZI von 54

Lärmsanierte Strecke gesamt
– 2.202 km

Pünktlichkeit
– 89,7 %

Abfall
– 6.415 Tsd. t

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
[1] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

gung der Branchenabstimmungen zur Etappierung des Deutschland-Takts eine Umsetzungskonzeption erarbeitet, um den für das Zielnetz erforderlichen Infrastrukturausbau zeitlich zu optimieren. Maßgeblich für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene sind insbesondere die Beiträge, die der Bund für die Infrastrukturfinanzierung leistet. Des Weiteren ist die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes von entscheidender Relevanz für die Finanzierung von Ersatzinvestitionen, aber auch für die Finanzierung von Neu- und Ausbauvorhaben. Für die Realisierung des Deutschland-Takts entsteht erheblicher Infrastrukturausbaubedarf, der deutlich über den bisherigen Bundesverkehrswegeplan hinausgeht. Des Weiteren ist zur Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschland-Takts auch eine Vielzahl von Nahverkehrsprojekten unterstellt, die durch die Länder umzusetzen sind. Daher gehen wir davon aus, dass eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Infrastrukturausbau vom Bund, von den Ländern und vom DB-Konzern zu leisten sein wird.

MÄRKTE UND STRATEGIE

GRI

Die Nachfrage im Personen- und Güterverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und zu einer höheren Nutzungsintensität der Infrastruktur geführt. Es werden ein Nachfragewachstum im Güterverkehr sowie deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen im Personenverkehr und somit ein weiter steigender Kapazitätsbedarf erwartet.

Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur soll dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen ermöglichen. Mit diesem Ziel sind in die Strategie Starke Schiene 51 ff. die strategischen Schwerpunktthemen von DB Netze Fahrweg eingeflossen. DB Netze Fahrweg soll hierbei die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen für die Realisierung der Starken Schiene als Kapazitätsmanager schaffen. Zielsetzung ist der Betrieb eines hochverdichteten und hochvertakteten, leistungsfähigen Netzes, der durch die konsequente Sanierung, gezielte Ertüchtigung und perspektivische Erweiterung der Netzkapazität gewährleistet werden soll. Hierauf zahlen auch die von DB Netze Fahrweg angestrebte Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) 65 f., die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Organisation sowie die bessere Nutzung und Verfügbarkeit der bestehenden Kapazitäten ein. Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie von DB Netze Fahrweg im Wesentlichen drei strategische Ausbaufelder:

- **Robuster:** Durch Erneuerung und Digitalisierung sowie den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur streben wir perspektivisch die Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen zu können. Dies wirkt der Überlastung und Überalterung der Infrastruktur entgegen und ermöglicht mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene. Zentrales Element der Strategie ist die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes 134, das neben der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch das Kundenerlebnis und die Planbarkeit der investiven Maßnahmen steigern soll. So ist es das erklärte Ziel, über eine Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore das hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das System Schiene zu entwickeln. Hierbei sind mehrere Elemente neu und entscheidend. So sollen die Baumaßnahmen jeweils gebündelt werden, um eine Strecke nach einmaliger Sperrung dann über viele Jahre hinweg nahezu baufrei zu halten. Um dabei die Einschränkungen zu minimieren, werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert. Darüber hinaus werden im Rahmen dieser Erneuerungsarbeiten, soweit möglich, bereits Vorarbeiten für die Umsetzung der DSD geleistet und die Strecken ESTW / DSTW- und DSD-ready vorgerüstet. Die nach der Generalsanierung und Digitalisierung zuverlässigere und leistungsfähigere Infrastruktur soll neben weiteren Maßnahmen zu einer Steigerung der Betriebsqualität beitragen und erste Kapazitätserhöhungen ermöglichen, bis dann Neu- und Ausbau ihre volle kapazitative Wirkung entfalten können. Hierzu zählt auch die Weiterentwicklung der neuen, die Kapazitätsauslastung in den Fokus rückenden Steuerungsphilosophie. Im Zielzustand ermöglicht die höhere Transparenz über verfügbare Kapazitäten und die Vermeidung von Überlastung eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit. Um die genannten Projekte umzusetzen und die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, rekrutieren und qualifizieren wir gezielt entsprechende Fachkräfte. Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur modernen Gestaltung der Arbeit und Arbeitsmittel sowie zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.
- **Schlagkräftiger:** Wir setzen verschiedene Maßnahmen, u. a. der Lean-Exzellenz und Digitalisierung, um, die die Basis für an den Kunden ausgerichtete schlagkräftige und stabile Prozesse schaffen und eine effiziente Organisation ermöglichen sollen.
- **Moderner:** DB Netze Fahrweg nimmt in Bezug auf die Themen Deutschland im Takt sowie Europäische Korridore unterstützende Aufgaben wahr. Wachsende Robustheit und damit steigende Kapazität sind hierfür wichtige Voraussetzungen.
- **Grüner:** Zentrale Hebel im Bereich der Infrastruktur auf dem Weg zu einer klimaneutralen Zukunft sind u. a. die weitere Elektrifizierung von Strecken – auch mittels innovativer Ansätze wie Oberleitungsinseln 73 und Umgestaltung der eigenen Produktionsprozesse. Wir setzen auf ein nachhaltiges Vegetationsmanagement sowie den Betrieb eines glyphosatfreien Schienenverkehrs in Deutschland ab 2023, auf Umweltschutzmaßnahmen wie die Bienenzucht an den Trassen, auf Ressourceschutz 74 ff. durch Initiativen zur Förderung kreislaufwirtschaftlicher Ansätze und auf Lärmschutz 77 f. Darüber hinaus werden treibhausgasreduzierende Maßnahmen, etwa in der Gebäudebewirtschaftung, umgesetzt.

RAHMENBEDINGUNGEN

GRI

Trassenpreise für 2023 genehmigt

Mit Beschluss vom 28. Februar 2022 hat die BNetzA die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2023 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) um 4,0 %, für den Schienengüterverkehr (SGV) um 2,3 % und für den SPNV um 1,8 % steigen. Die höheren Dynamisierungsraten im SPFV und SGV ergeben sich daraus, dass nach einer Änderung des § 13 AEG entfallene sonstige betriebliche Erträge aus Infrastrukturanschlussverträgen i. H. v. rund 18 Mio. € in das TPS eingepreist wurden. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2023 / 2024 wurde Anfang Oktober 2022 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

GRI **Ausgangsniveau und Obergrenze Gesamtkosten festgelegt**

Mit Beschluss vom 15. August 2022 wurde das Ausgangsniveau der Gesamtkosten für die DB Netz AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH auf insgesamt 6.421 Mio. € festgelegt (6.285 Mio. € endgültig und 136 Mio. € vorläufig). Am 24. Oktober 2022 hat die BNetzA ein Verfahren zur endgültigen Festlegung der vorläufig festgelegten Kosten eröffnet. Eine Entscheidung ist in diesem Verfahren noch nicht erfolgt.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und einem Vorschlag des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung im Frühjahr 2023 an. Der Weiterbau wurde vom Schlichtungsverfahren entkoppelt. Die Rheintalbahn ist temporär umverlegt, um die havarierte Oströhre sanieren zu können. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) erste Vergleiche geschlossen. Die ARGE und ihre Versicherungen tragen die mit den EVU vereinbarten Vergleichszahlungen zunächst in Höhe des Vorschlags des juristischen Gutachters.

GRI **UMWELTMASSNAHMEN**

DB Netze Fahrweg bildet mit seiner Verantwortung für die Infrastruktur das Rückgrat für die Verkehrswende in Deutschland. Um diese Rolle nachhaltig zu stützen, intensiviert DB Netze Fahrweg seine Umweltschutzbemühungen.

- Neben der Fortführung der Lärmschutzaktivitäten sind 2022 neue Ressourcenschutzziele 74ff. mit besonderem Fokus auf unsere zentralen Ressourcen Schienenstahl, Betonschwellen grün. Nr. 73 und Gleisschotter grün. Nr. 51 definiert worden.
- Auf die Umrüstung aller noch fossil beheizten Standorte bereiten wir uns mit der Erstellung von Energieversorgungskonzepten grün. Nr. 97 für aktuell 14 repräsentativ ausgewählte Standorte und ein Schwellenwerk vor.
- Eines unserer größeren Stellwerke im Rangierbahnhof Nürnberg haben wir 2022 von einer Wärmeversorgung 71 mit Heizöl auf Heizung mit PEFC-zertifizierten Holzpellets umgestellt (Einsparung: 63 t CO_2e pro Jahr).
- Auch unsere Effizienzbemühungen haben wir noch einmal intensiviert. Die Maßnahmen enthalten z. B. den verstärkten Einsatz effizienterer Leuchtmittel in der Gleisfeldbeleuchtung oder die betriebliche Verbesserung beim Einsatz von Weichenheizungen.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR GRI

→ *Pünktlichkeit baubedingt sowie infolge höherer Netzauslastung schwächer.*

→ *Gestiegene Umsätze aus Preis- und Mengeneffekten treiben positive operative Ergebnisentwicklung.*

→ *Personalaufwand tarifbedingt, infolge von Corona-Sonderzahlungen sowie durch Personalaufbau gestiegen.*

→ *Höhere Aufwendungen v. a. für Verbesserungen der Kapazität und Qualität.*

Die Pünktlichkeit des DB-Konzerns sowie der Schiene in Deutschland insgesamt entwickelte sich 2022 rückläufig. Ursächlich war hauptsächlich die nicht hinreichende Qualität insbesondere im hochausgelasteten Engpassnetz 134. Gründe hierfür waren v. a. die höhere Bautätigkeit bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität durch wachsende Verkehre, hochausgelastete Schienenwege auch ohne Bautätigkeit sowie der Anstieg von Primärstörungen v. a. im Bereich der Infrastruktur als Folge von überalterten und störanfälligen Anlagen. Zusätzlich wirkten witterungsbedingte Ereignisse sowie Fremdeinwirkungen negativ auf die Pünktlichkeit.

Die Kundenzufriedenheit 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 Betriebsleistung auf dem Netz stieg weiter. Treiber waren insbesondere weniger coronabedingte Ausfälle von Verkehren und geringere unwetterbedingte Einschränkungen sowie Ausweitungen im Güterverkehr. Die Nachfrage stieg bei konzerninternen noch deutlicher als bei konzernexternen Kunden, was u. a. aus der Übernahme von Verkehren im Regionalverkehr sowie dem Wegfall von negativen Sondereffekten (v. a. Streiks) resultierte.

Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich. Dies resultierte aus v. a. preis- und leistungsbedingt höheren Erträgen, die die gestiegenen Aufwendungen u. a. für Material und Personal mehr als kompensierten.

DB NETZE FAHRWEG	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	90,9	93,7	– 2,8	–	93,7
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland [1] in %	89,7	92,9	– 3,2	–	93,1
Kundenzufriedenheit in ZI	54	61	– 7	–	65
Betriebslänge per 31.12. in km	33.356	33.288	+ 68	+ 0,2	33.291
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.132	1.108	+ 24	+ 2,2	1.089
davon konzernexterne Bahnen	419,8	414,3	+ 5,5	+ 1,3	368,2
Anteil konzernexterner Bahnen in %	37,1	37,4	– 0,3	–	33,8
Gesamtumsatz in Mio. €	6.266	5.984	+ 282	+ 4,7	5.652
Außenumsatz in Mio. €	2.035	1.975	+ 60	+ 3,0	1.687
Anteil am Gesamtumsatz in %	32,5	33,0	– 0,5	–	29,8
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.244	1.010	+ 234	+ 23,2	1.443
EBIT bereinigt in Mio. €	601	334	+ 267	+ 79,9	807
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	505	225	+ 280	+ 124	628
Brutto-Investitionen in Mio. €	8.969	9.349	– 380	– 4,1	7.441
Netto-Investitionen in Mio. €	1.738	1.738	–	–	1.055
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	52.510	51.290	+ 1.220	+ 2,4	48.787
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	52.128	51.270	+ 858	+ 1,7	48.114
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	–	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	20,7	20,0	+ 0,7	–	19,2
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.202	2.110	+ 92	+ 4,4	1.844

[1] Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Ertragsentwicklung war deutlich positiv:

- **Umsatz:** preis- und nachfragebedingter, deutlicher Anstieg.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Anstieg (+32,1 %/+334 Mio. €), u. a. infolge höherer Erträge aus Immobilienverkäufen sowie gestiegener Zuschüsse v. a. für die Beseitigung von Hochwasserschäden. Unterstützend wirkten höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau, zur Qualitätsverbesserung und im Zusammenhang mit den Hochwassern aus dem Vorjahr:

- **Materialaufwand:** Entwicklung (+7,6 %/+191 Mio. €) ist maßgeblich auf höhere Instandhaltungsleistungen zurückzuführen (insbesondere im Zusammenhang mit Qualitäts- und Kapazitätsmaßnahmen, dem Austausch von Betonschwellen 135 sowie die Beseitigung von Hochwasserschäden aus dem Vorjahr). Gegenläufig dämpfend wirkten geringere Aufwendungen für Winterdienst.
- **Personalaufwand:** deutlicher Anstieg (+5,8 %/+202 Mio. €), tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme (+7,6 %/+105 Mio. €) resultierte u. a. aus höheren Aufwendungen für Projekte sowie für IT-Leistungen. Geringere Wertberichtigungen von Forderungen wirkten entgegengesetzt aufwandsmindernd.

Der leichte Rückgang der Abschreibungen (–4,9 %/–33 Mio. €) wirkte dämpfend.

Die Brutto-Investitionen gingen infolge geringerer Investitionen in das Bestandsnetz auf hohem Niveau leicht zurück, wobei die Netto-Investitionen auf Vorjahresniveau lagen.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit blieb stabil auf dem Niveau von 2020. Diese Stabilität in herausfordernden Zeiten ist u. a. bedingt durch die Verbesserungen in den kritischen Handlungsfeldern der vorherigen Mitarbeitendenbefragung.

Der Frauenanteil lag etwas höher.

Die Gesamtkilometer lärmsanierter Strecke sind durch die weitere Umsetzung von Maßnahmen gestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Personenbahnhöfe ist der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben dem Kerngeschäft – der Entwicklung und dem Betrieb von Bahnhöfen – vereint das Geschäftsfeld vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahnhof. Mit rund 866.000 m² Mietfläche zählen wir zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

An unseren Bahnhöfen halten täglich Züge von rund 125 EVU. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, setzen wir besondere Schwerpunkte in den Bereichen Aufenthaltsqualität und Kundenangebot. Zudem kümmern sich unsere

GRI

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE – AUF EINEN BLICK

Leistungsportfolio

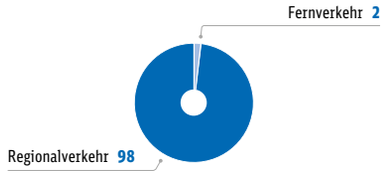
Stationshalte
Das Halten von Zügen an den Bahnsteigen zum Aus- und Einsteigen von Personen. Neben Basisleistungen werden je nach Bahnhofskategorie Zusatzleistungen wie Servicemitarbeitende, DB Information oder Wetterschutz angeboten. Für die Leistungen sind Stationsentgelte zu zahlen, die in Stationspreislisten veröffentlicht werden.

Vermietung und Verpachtung
Angebot von rund 0,87 Mio. m² Mietfläche in Bahnhöfen und Stationen. Damit zählt DB Netze Personenbahnhöfe zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

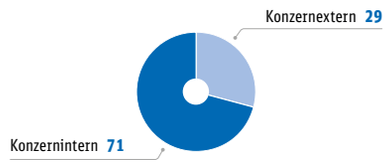
Weitere Angebote
Angebot weiterer Dienstleistungen an Bahnhöfen und Stationen (u. a. das Betreiben von Schließfächern und Parkhäusern sowie digitale und analoge Angebote für Anschlussmobilität und Reisendenversorgung).

Struktur

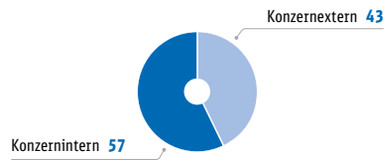
STATIONSHALTE NACH VERKEHRSART / in %



STATIONSHALTE / in %



UMSATZ / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 7.000

Netzwerke und Infrastruktur
- Rund 5.400 Bahnhöfe
- Rund 700 Stationen mit Vermarktung
- Rund 9.300 Bahnsteige
- Rund 6.700 Fahrgastinformationsanlagen
- Rund 6.900 Dynamische Schriftanzeiger
- Rund 2.500 Aufzüge
- Rund 1.000 Fahrtreppen
- Rund 300 Parkhäuser und Parkplätze

Weitere Produktionsfaktoren
- 293,5 GWh Strom

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Geschäftskunden mit Fokus auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Mieter und Mobilitätsanbieter
- Besteller

Nutzenversprechen
- DB Netze Personenbahnhöfe bietet attraktive Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit einer Vielzahl von Mobilitäts- und Alltagsangeboten und Mietflächen für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen.

Kundenzugang / -bindung
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Kundenserviceleistungen im Bahnhof

Schlüsselaktivitäten
- Verkehrsstationen betreiben
- Gewerbeflächen vermieten
- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen

OUTPUTS[1)]

Stationshalte
- 155,9 Mio.

Vermietete Flächen
- rund 0,9 Mio. m²

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- 29 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 4,0

Kundenzufriedenheit
- Verkehrsstation (Reisende / Besucher:innen) ZI von 71
- Verkehrsstation (EVU und Aufgabenträger) ZI von 68
- Mieter ZI von 79

Anlagenqualität
- Schulnote 2,77

Primärenergieverbrauch
- – 30,6 % im Vergleich zu 2010 (absolut)

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Bahnhofsmanagements vor Ort um den reibungslosen Betriebsablauf. Unser Bahnhofsportfolio zeichnet sich durch eine hohe Flächenpräsenz aus. Die Ausgestaltung der entwickelten Produkte und Dienstleistungen sowie die bauliche Dimensionierung der Bahnhöfe orientieren sich an den Bedürfnissen unserer Kund:innen sowie der wirtschaftlichen Stabilität der Infrastruktur.

Umsätze werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert, Anteil rund 70 %) in den Verkehrsstationen und aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) generiert. Die Aufwandsseite ist durch einen hohen Fixkostenanteil geprägt. Die wichtigsten Partner auf der Regulierungsseite sind die BNetzA und das EBA.

GRI

MÄRKTE UND STRATEGIE

Wir stehen vor einem großen Wandel. Der Mobilitätsmarkt wird wachsen und sich verändern. Digitale Lösungen beschleunigen diese Entwicklung. Neue Mobilitätsformen entstehen und der Autoverkehr wird hinterfragt. Strukturen in der Gesellschaft erneuern sich: Die Altersschere geht weiter auseinander; Städte wachsen und stoßen an ihre infrastrukturellen Grenzen; ländliche Räume schrumpfen und müssen zugleich Zugang zu Mobilität erhalten.

Wir haben daher die Strategie von DB Netze Personenbahnhöfe in wesentlichen Punkten weiterentwickelt. Grundlage für die Strategieumsetzung ist die Neuausrichtung der Organisation: Die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation wird an Reisenden und Besucher:innen ausgerichtet und zahlt auf die Strategie Starke Schiene 51 ff. ein.

- **Robuster:** Mit einheitlichen Produktionsstandards verbessern wir kontinuierlich die wahrnehmbare Qualität an unseren Bahnhöfen und im Umfeld. Durch Standardisierung und zunehmende Digitalisierung werden Prozesse verschlankt, Instandhaltungsmaßnahmen optimiert und eine Umstellung auf zustands- und bedarfsorientierte Produktionskonzepte vorgenommen. Für die angestrebte Verkehrsverlagerung und den Anstieg der Reisendenzahlen investieren wir in neue Bauprojekte und entwickeln tragfähige Kapazitätskonzepte, um eine robuste, attraktive und sichere Infrastruktur sicherzustellen.
- **Schlagkräftiger:** Im Rahmen der Lean-Exzellenz-Transformation werden wir eine lean denkende und handelnde Organisation etablieren, die sich durch weiterentwickelte kulturelle Aspekte sowie ein ausgeprägtes Lean Mindset bei allen Mitarbeitenden auszeichnet. Dies schafft die Basis für eine exzellente Leistung und kontinuierliche Verbesserung der Prozesse. Unsere Prozesse beginnen bei den Kund:innen und ihren Anforderungen, hierfür entwickeln wir schlagkräftige Lösungen zur Erhöhung der Kund:innenzufriedenheit. Mit dem Neuaufsatz unserer Leistungsprozesse haben wir die Ausrichtung unseres Handelns auf die Bedürfnisse unserer Kund:innen ausgerichtet und holen systematisch ihr Feedback ein. Durch ein konsequentes End-to-End-Management erhöhen wir die Steuerbarkeit und unsere Schlagkraft. Mit der etablierten systematischen Zielableitung fokussieren und richten wir das Geschäftsfeld auf die wesentlichen Elemente zur Strategieumsetzung aus. Die Einführung eines flächendeckenden Performance-Managements für alle Organisationseinheiten schafft Transparenz über relevante Kennzahlen und ermöglicht eine klare Steuerung entlang unserer Prozesse. Dazu gehört auch die fortwährende Standardisierung und Digitalisierung von Kernprozessen zur Steigerung der Effizienz.
- **Moderner:** Für unsere Gäste möchten wir die Aufenthaltsqualität am Bahnhof steigern. Wir wollen Bahnhöfe noch umfassender und besser in das Reisen und den Alltag der Menschen integrieren und mit passenden Angeboten den Aufenthalt attraktiv machen. Komfortable Wartebereiche, ein einladender Vorplatz, neu gestaltete Empfangsgebäude sowie ein besserer Service tragen dazu bei, dass sich Reisende und Besucher:innen am Bahnhof wohlfühlen. Wir optimieren die Reisendeninformation 144 und entwickeln unsere Wegeleitung weiter, damit Reisende und Gäste aus dem Quartier sich optimal zurechtfinden. Wir bauen das WLAN an Bahnhöfen 144 f. weiter aus. Mit der Initiative Smart City 147 machen wir Bahnhöfe und ihre Umgebung lebenswerter. Wir entwickeln innovative Nutzungskonzepte für Bahnhöfe, denken Bahnhofsquartiere neu und sorgen für vernetzte, nachhaltige Mobilität. Dazu gehören neue Services wie Smart Locker, Möglichkeiten für mobiles Arbeiten am Bahnhof, attraktive Vorplatzgestaltung inkl. Sharing-Flächen für die Anschlussmobilität oder auch Micro-Hubs in der City-Logistik.
- **Grüner:** Zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks streben wir die Verringerung der CO_2-Emissionen, die Vergrünung unseres Materialverbrauchs im Einklang mit der Kreislaufwirtschaft sowie eine Ausweitung der Biodiversität an unseren Bahnhöfen an. Folglich erhöhen wir stetig unsere Energieeffizienz durch energetische Sanierung sowie LED-Tausch. Weiterhin forcieren wir den Einsatz von Ökostrom an unseren Bahnhöfen. Bis 2025 erreichen wir eine Reduzierung der CO_2e-Emissionen durch den Einsatz von 100 % Ökostrom und gesteigerter Energieeffizienz um 81 % bzw. 137.000 t gegenüber 2019 (Scope 1 und 2). Zudem setzen wir auf neue Konzepte der Anschlussmobilität; diese reichen von digitalen Angeboten wie der App DB Rad+ 146 bis hin zum Fahrradreparaturservice Radfix 146. Zusätzlich verproben wir einen nachhaltigen Bauansatz mit »Der Kleine Bahnhof« 146. Mit dem Forschungsprojekt BALIN 74 erforschen wir mögliche Auswirkungen von Bahnhofsbeleuchtungen auf Insekten.

RAHMENBEDINGUNGEN

GRI

Genehmigungsverfahren der Stationsentgelte 2023

Am 21. September 2022 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (ERegG-Novelle), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2023 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2023 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 2,34 % (SPNV) und 4,54 % (SPFV) genehmigt.

Bahnhofsprogramm

Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Konjunktur- und Handwerker:innenprogramm 2020 und 2021 wurde 2022 ein Bahnhofsprogramm konzipiert, das derzeit bezüglich der Realisierung mit den relevanten Partnern besprochen wird. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass die Kund:innenzufriedenheit am deutlichsten durch ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen gesteigert werden kann. Dies schließt die eigentliche Verkehrsinfrastruktur, das Empfangsgebäude sowie auch die Anschlussmobilität am Vorplatz ein. Die Maßnahmen sind auch erforderlich, um den hohen Sanierungsrückstand zu reduzieren.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR

Kapazitäts- und Frequenzmanagement

Das Kapazitätsmanagement gewinnt weiter deutlich an Bedeutung. Um das prognostizierte Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Leistungsfähigkeit der kapazitätskritischen Bahnhöfe sichergestellt werden. Hier fließt der Deutschland-Takt maßgeblich in die Reisendenprognose 2040 ein, die die Grundlage für die Kapazitätseinordnung der Stationen ist. Dazu wurden seit 2021 bereits über 200 Stationen mittels eines Kapazitäts-Checks analysiert und für mögliche Engstellen Maßnahmen abgestimmt. Des Weiteren wurden Simulationen durchgeführt, um die Ergebnisse zu verifizieren und zu untersetzen. 2022 wurde ein videobasiertes Frequenzmanagementsystem am Pilotbahnhof Hamburg Hauptbahnhof erfolgreich implementiert und abgeschlossen. Der Rollout an weiteren Stationen für 2023/24 wird umgesetzt.

Modernisierung, Inbetriebnahme und Neubau von Bahnhöfen

- **Dortmund Hauptbahnhof:** Der Bahnhof wird nach Abschluss der Modernisierung (voraussichtlich im ersten Quartal 2025) komplett stufenfrei nutzbar sein und eine barrierefreie Vernetzung aller Verkehrsträger ermöglichen. Ende Mai 2022 ging der vierte der acht zu modernisierenden Bahnsteige nach weniger als einem Jahr wieder in den Betrieb, der fünfte dann voraussichtlich im April 2023.
- **Hannover Hauptbahnhof:** Am Hauptbahnhof Hannover erfolgt seit Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbauwerke oberhalb der Ebene des Personentunnels. Im Sommer 2022 begannen die Arbeiten am ersten Teilabschnitt. Da sich die Bauarbeiten an den Bahnsteigen auf die Zeit um die Sommerferien konzentrieren, wird die Gesamtmaßnahme voraussichtlich 2033 abgeschlossen sein.
- **Ostbahnhof Berlin:** Am Ostbahnhof Berlin gehen die Bauarbeiten am Hallendach voran. Seit Mai 2021 werden die Gerüstplattformen errichtet, um die Erneuerung der gesamten Dachhaut, den Einbau neuer Oberlichter und die Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern durchzuführen. Dazu werden die Bauteile des Hallendaches oberhalb des Schutzgerüstes sukzessive rückgebaut oder aufgearbeitet und durch neue Bauteile ersetzt. Die Maßnahmen sollen bis Ende 2024 abgeschlossen sein.
- **Bahnhof Hamburg-Altona:** In Hamburg-Altona wird der Kopfbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr als Haltepunkt verlegt. Die heutige S-Bahn-Station Diebsteich wird durch den zusätzlichen Ausbau zum Durchgangsbahnhof. Das Projekt wird von der Freien und Hansestadt Hamburg, die auch städtebauliche Impulse durch frei werdende Flächen in Altona und die Neuentwicklung am Diebsteich erwartet, unterstützt. Es werden insgesamt vier Bahnsteige und ein Empfangsgebäude errichtet. Die Arbeiten haben bereits begonnen. Bis Herbst 2023 wird der S-Bahnsteig in Betrieb genommen, die drei Fern- und Regionalbahnsteige voraussichtlich 2027.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Reisendeninformation der Zukunft

Die »Reisendeninformation der Zukunft (IRIS+)« wird sukzessive die Fahrgastinformationsanlagen an den Bahnhöfen steuern. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-) Plattform erhalten Reisende über diese Plattform die nötigen Informationen rund um ihre Reise. 2022 wurden mehr als 300 Bahnhöfe umgestellt (insgesamt 720 bis Ende 2022).

Neben den Umstellungen von Bahnhöfen werden gegenwärtig Innovationen in der Kund:inneninformation vorbereitet. Hervorzuheben sind hierbei bspw. die Auslastungsanzeige und Störungskarten für die Reisendeninformation im S-Bahn-Verkehr. Diese Neuerungen werden voraussichtlich noch im ersten Quartal 2023 in den S-Bahn-Netzen Stuttgart und Rhein-Main eingesetzt.

Ziel ist auch, die Reisendeninformation qualitativ zu verbessern. Hierfür werden v. a. im datenliefernden System RI-Plattformen zusätzliche Eingangssignale und eine verbesserte Konsolidierung der verschiedenen Datenlieferungen umgesetzt, um die Zuverlässigkeit der Reisendeninformation zu erhöhen. Erste Verbesserungen sind seit Sommer 2022 bereits sichtbar. Gleichzeitig laufen im Kontext der Kund:inneninformation gegenwärtig auch die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Systeme an den kleineren Bahnhöfen: Die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSA+) am Bahnhof soll ebenfalls über die neue Plattform laufen und befindet sich in der Einführung.

WLAN an Bahnhöfen

Ende Dezember 2022 stand unseren Kund:innen und Bahnhofsbesucher:innen ein kostenloses WLAN-Angebot an über 600 Bahnhöfen zur Verfügung. Dies beinhaltet sowohl DB-eigene als auch Partnernetzwerke. Unser WLAN-Netzwerk »WIFI@DB« wird aktuell an 144 Bahnhöfen ausgestrahlt. Da-

mit erreichen wir bereits jetzt mehr als die Hälfte aller Reisenden pro Tag und decken fast alle größeren Verkehrsknotenpunkte ab. Weitere 800 Bahnhöfe sollen schrittweise an das Netzwerk angebunden werden.

Neuausrichtung der Online-Kanäle

Mit einem Neuaufsatz der Online-Kanäle leisteten wir 2022 einen wichtigen Beitrag zum modernen Kund:innenerlebnis. Dabei fungiert das bereits bestehende Portal bahnhof.de als zentrales, digitales Zugangstor zum Ökosystem Bahnhof: Es konsolidiert digitale Produkte an einem Ort und informiert über Infrastruktur und Services an Verkehrsstationen. Informationen und Services sind für Interessierte leichter auffindbar. Das sorgt für mehr Kund:innenzufriedenheit. Ferner wird die Reichweite der Digitalangebote deutlich erweitert und der Vertrieb unterstützt.

Smart City bei DB Station&Service

Mit Smart City | DB wollen wir den Lebensalltag der Menschen durch intelligente und umweltfreundliche Angebote verbessern und Bahnhöfe besser in Kommunen und Städte integrieren. 2022 konnten wir weitere Maßnahmen umsetzen:

- **Packstationen am Bahnhof:** Im März 2022 haben wir mit der Deutschen Post DHL die Öffnung der Packstationen für dritte Versender bekannt gegeben und die erste gemeinsame Packstation am Leipziger Hauptbahnhof eröffnet. Im Rahmen der Kooperation werden bis Ende 2023 rund 800 neue Packstationen an Bahnhöfen aufgebaut. Ein Teil der Automaten wurde 2022 bereits in Betrieb genommen.
- **DB-Click&Collect-Service:** Seit Ende 2022 können Kund:innen unabhängig von Liefer- und Öffnungszeiten Sendungen direkt mit dem DB-Click&Collect-Service »Box – Die Abholstation« am Bahnhof abholen oder retournieren. Damit können Onlineshops und Einzelhändler:innen die Packstationen erstmalig unabhängig vom Zustellunternehmen nutzen.
- **Mobility Hubs:** Im Bereich Mobility konnten 2022 weitere Angebote an Bahnhöfen geschaffen werden. Am Bahnhof Berlin Zoologischer Garten wurden drei Mobility Hubs gemeinsam mit »Jelbi« der Berliner Verkehrsbetriebe realisiert. An den Bahnhöfen Plochingen und Bietigheim-Bissingen wurde jeweils ein E-Auto-Ladepunkt installiert. Aktuell in der Umsetzung befinden sich insgesamt fünf weitere Mobility Hubs in Berlin, Hamburg und Stuttgart. Zudem wird es für Kund:innen zukünftig die Möglichkeit geben, an Parkeinrichtungen an Stuttgarter Bahnhöfen einen Pkw-Stellplatz zu reservieren.
- **Coworking-Angebot:** Das Coworking-Angebot everyworks hat sein Netzwerk auf sechs Standorte erweitert. Darüber hinaus konnten in unmittelbarer Umgebung der Hauptbahnhöfe in Frankfurt am Main, Karlsruhe und Nürnberg Kooperationsstandorte mit Partnern realisiert werden, die ebenso über die everyworks-App buchbar sind.
- **Micro-Depot:** Mit dem Micro-Depot setzen wir auf eine nachhaltige letzte Meile und eine klimafreundliche Weiterverteilung von Sendungen mittels Kleinfahrzeugen wie z. B. Lastenrädern. 2022 wurde in Hamburg im Rahmen eines europäischen Förderprojekts ein Micro-Depot errichtet, das zusätzlich Raum für gemeinwohlorientierte Quartiersdienste bietet. Weitere Standorte in Köln, München und Dresden befinden sich in Kooperation mit den jeweiligen Städten und Logistikpartnern aktuell in Vorbereitung.

Verstetigung des Zukunftsbahnhof-Ansatzes

Die ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe hat 2022 weiter Fahrt aufgenommen. Neu gestaltete Innenbereiche, funktionale Sitzgelegenheiten, erweiterte Wegeleitsysteme und attraktive Vorplätze sind einige Aspekte, die wichtig sind, um Zukunftsbahnhöfe zu schaffen, an denen sich die Kund:innen wohlfühlen. Abgeleitet aus umfassenden Erkenntnissen wurden dementsprechend für jede Produktlinie Qualitätsstandards entwickelt, die den Zukunftsbahnhof beschreiben und in den nächsten Jahren an zahlreichen Bahnhöfen umgesetzt werden sollen. Mit dem strukturierten Angang der Zukunftsbahnhöfe und den dahinterliegenden Standards wird eine ganzheitliche Betrachtung unserer Bahnhöfe sichergestellt. An rund 70 Stationen wurden 2022 dafür weitere kund:innenvisible Maßnahmen umgesetzt, u. a. mit Mitteln aus dem Sofortprogramm des Bundes. Dabei wird auch das Angebot für Familien mit Kindern erweitert: Im November 2022 wurde der mit Ravensburger entstandene Warte- und Spielebereich am Hauptbahnhof Dresden eröffnet.

Der Coburger Hauptbahnhof wurde 2022 von der Allianz pro Schiene e. V. als Bahnhof des Jahres ausgezeichnet. Der ganzheitlich aufgewertete Bahnhof überzeugte v. a. durch besonderen Komfort, außergewöhnliches Design und durchdachte Funktionalität für die Reisenden.

Neue Automatenangebote für Reisende

Unter der Testmarke ZUGVOGEL erhalten Reisende an sechs Münchener Bahnhöfen, am Berliner Ostbahnhof sowie am Hauptbahnhof Hannover frisches, gesundes Essen aus einem smarten Automaten. Damit testen wir ein zusätzliches Angebot an Bahnhöfen, wo viele Pendler:innen unterwegs sind und Mikroflächen zur Verfügung stehen.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

- **Bike+Ride-Offensive:** Die Bike+Ride-Offensive grün. Nr. 156 unterstützt Kommunen dabei, bundesweit zusätzliche Stellplätze für Fahrräder an Bahnhöfen zu schaffen. Seit

Programmbeginn Anfang 2019 wurden bis Ende 2022 rund 11.000 Stellplätze umgesetzt. Für über 40.000 Stellplätze liegen fertige Konzepte mit abgestimmten Flächen vor. Die Kommunen werden mit bis zu 70 % durch das BMWK (Kommunalrichtlinie) gefördert und bei der Flächenprüfung sowohl von DB-Flächen per mietfreier Gestattung als auch von kommunalen Flächen unterstützt. Um Kommunen bei Fragen zu Fahrradabstellanlagen und Fahrradparkhäusern zu beraten, gibt es seit Juli 2021 die »Informationsstelle Fahrradparken am Bahnhof«. DB Netze Personenbahnhöfe stellt, zunächst befristet bis Ende 2023, ein umfassendes Informationsangebot zur Verfügung. 2022 haben wir 50 Kommunen beraten und mit »Bahn.Rad.Parken« im Juni 2022 eine zweitägige Fachkonferenz organisiert, die erstmals die gesamte Branche zum Thema Fahrradparken am Bahnhof zusammengebracht hat.

- **App DB Rad+:** Mit DB Rad+ grün Nr. 110 fördern wir intermodale Reiseketten aus Fahrrad und Bahn. Radfahrende sammeln in teilnehmenden Städten Kilometer und können sie digital bei Händlern aus der Region und am Bahnhof gegen Rabatte und Prämien einlösen. Zusätzlich belohnen wir gemeinsam mit den Kommunen die insgesamt gefahrenen Kilometer mit fahrradfreundlichen Infrastrukturmaßnahmen und Events. Zugleich generieren Nutzer:innen von DB Rad+ wichtige Radverkehrsdaten. Diese werden anonymisiert aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt. Dadurch können Kommunen einen Einblick in den Radverkehr erhalten. 2022 wurden in 14 Städten über 2,5 Mio. km erfahren.
- **DB Radfix:** In 2022 wurde DB Radfix grün Nr. 151 am Bahnhof Berlin Südkreuz und am Karlsruher Hauptbahnhof eingeführt. Damit können Reisende und Anwohner:innen Reparaturen und Wartungen für ihr Fahrrad bequem online buchen, ihr Fahrrad morgens hinbringen und abends wieder repariert abholen. Weitere Standorte sind geplant.
- **»Der Kleine Bahnhof«** steht für eine neue Generation von Bahnhofsgebäuden. Diese werden klimafreundlich gebaut und betrieben und sollen Reisenden einen angenehmeren Aufenthalt an ländlichen Standorten ermöglichen. Bereits beim Bau wird durch den Einsatz natürlicher, nachhaltiger und regionaler Rohstoffe CO_2 eingespart. Im Oktober 2023 soll der Kleine Bahnhof Zorneding eröffnet und das Richtfest für den zweiten Kleinen Bahnhof Haar gefeiert werden. Beide Bahnhöfe werden mit Photovoltaikanlagen ausgestattet. Weitere Standorte werden aktuell in Studien untersucht.
- **Klimaneutrale Wärmeversorgung:** 2022 untersuchten wir an 28 Standorten mithilfe von Energieversorgungskonzepten, wie diese auf eine zukunftsfähige, emissionsfreie Wärmeversorgung umgestellt werden können. 2023 beginnen wir mit der Umsetzung der Konzepte.
- **Grünes Licht für Energiesparen:** Wir rüsten die Beleuchtung auf klimafreundliche LEDs grün Nr. 50 oder andere energieeffiziente Leuchtmittel um. Tausende neue LEDs wurden 2022 bereits eingesetzt. In den letzten fünf Jahren haben wir an rund 1.600 Bahnhöfen die herkömmliche Beleuchtung ersetzt. Durch den Austausch werden pro Jahr rund 5 GWh Strom sowie 2.700 t CO_2 eingespart. Beim Strom entspricht das dem jährlichen Bedarf von rund 1.250 Vierpersonenhaushalten.
- **Photovoltaikanlagen:** Wir bewerten seit 2021 fortlaufend den Gebäudebestand unter Anwendung der maßgeblichen Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Errichtung und den Betrieb von Photovoltaikanlagen. Der Fokus wird künftig auf dem Einsatz von Photovoltaik bei Sanierungs- oder Neubauvorhaben liegen. Dort können die Anforderungen im Gegensatz zur nachträglichen Ausstattung eines bestehenden Daches besser berücksichtigt und integriert werden. Weiterhin wird zum Einsatz von Photovoltaik neben den Dächern der Empfangsgebäude die Implementierung auf Bahnsteigdächern geprüft.
- **Mieterauswahl:** Auch 2022 wurden Mieter in unseren Bahnhöfen nach einheitlichen vordefinierten Kriterien ausgewählt. Im Bereich Nachhaltigkeit betrifft das folgende: keine Einwegplastiktüten, Ökostrom, LED-Leuchtmittel und (neu seit 2022) die Reduzierung von Food Waste (Mieter verpflichten sich, dauerhaft konkrete Maßnahmen zur möglichst umfassenden Vermeidung von Lebensmittelabfällen zu ergreifen).

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR GRI

→ *Nachfrageentwicklung annähernd stabil.*

→ *Vermietungsgeschäft erholt sich nach coronabedingten Einschränkungen wieder deutlich.*

→ *Zusätzliche Belastungen durch Tarifeffekt, höhere Energiepreise, Maßnahmen im Zusammenhang mit dem 9-Euro-Ticket sowie die Betreuung von Ukraine-Geflüchteten.*

→ *Maßnahmen zur Energieeinsparung sowie zur Verbesserung von Qualität und Kundenzufriedenheit umgesetzt.*

Die Anlagenqualität blieb unverändert.

GRI

DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Personenbahnhöfe	5.401	5.399	+ 2	–	5.384
Anlagenqualität in Schulnote	2,77 [1]	2,77 [1]	–	–	2,87
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher:innen) in ZI	71	73	– 2	–	69
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger) in ZI	68	69	– 1	–	61
Kundenzufriedenheit Mieter in ZI	79	79	–	–	79
Stationshalte in Mio.	155,9	155,5	+ 0,4	+ 0,3	153,3
davon konzernexterne Bahnen	44,6	46,0	– 1,4	– 3,0	40,0
Gesamtumsatz in Mio. €	1.384	1.285	+ 99	+ 7,7	1.339
davon Stationserlöse	996	966	+ 30	+ 3,1	905
davon Vermietung	350	302	+ 48	+ 15,9	393
Außenumsatz in Mio. €	593	520	+ 73	+ 14,0	590
EBITDA bereinigt in Mio. €	195	160	+ 35	+ 21,9	349
EBIT bereinigt in Mio. €	29	1	+ 28	–	210
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.434	1.380	+ 54	+ 3,9	1.096
Netto-Investitionen in Mio. €	397	297	+ 100	+ 33,7	262
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	6.997	6.811	+ 186	+ 2,7	6.216
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	6.972	6.768	+ 204	+ 3,0	6.038
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	4,0	–	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	44,0	44,1	– 0,1	–	44,7
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	– 30,6	– 27,4	– 3,2	–	– 22,1

[1] Vorläufiger Wert.

Die Kundenzufriedenheit der Reisenden und Besucher:innen 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 Stationshalte lagen auf Vorjahresniveau. Positive Effekte resultierten im Wesentlichen aus der Wiederaufnahme von Verkehren, die coronabedingt reduziert worden waren. Die Nachfrage im Regionalverkehr lag nahezu auf Vorjahresniveau. Bauliche Einschränkungen wirkten dämpfend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich, die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Treiber waren insbesondere die Erholung des Vermietungsgeschäfts sowie Preiseffekte. Höhere Aufwendungen v. a. für Personal wirkten gegenläufig teilweise kompensierend:

- **Umsatz:** Der Zuwachs ist v. a. auf einen Erholungseffekt in der Vermietung nach coronabedingten Einbußen sowie auf dynamisierte, preisbedingt höhere Stationsentgelte v. a. konzerninterner Kunden zurückzuführen.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Rückgang (– 24,9 %/– 73 Mio. €), ganz wesentlich getrieben durch geringere Zuschüsse im Zusammenhang mit Förderprogrammen für die Renovierung von Stationen. Zuwächse bei der Vermarktung von Werbeflächen an konzernexterne Kunden, höhere Baukostenzuschüsse sowie ein Anstieg von Leistungen für konzerninterne Kunden wirkten teilweise gegenläufig ertragserhöhend.

Auf der Aufwandsseite kam es zu Zusatzbelastungen insbesondere im Personalaufwand:

- **Personalaufwand:** Anstieg (+ 7,2 %/+ 32 Mio. €) infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme (+ 8,7 %/+ 24 Mio. €) resultierte v. a. aus gestiegenen Aufwendungen für Mieten und IT-Projekte. Zudem führten u. a. eine wieder steigende Reisetätigkeit und höhere andere personalbedingte Kosten zu Zusatzbelastungen.
- **Abschreibungen:** investiv bedingte Erhöhung (+ 4,4 %/+ 7 Mio. €).
- **Materialaufwand:** gegenläufiger Rückgang (– 7,0 %/– 57 Mio. €), getrieben durch geringere Aufwendungen für projektbezogene Instandhaltungen und Renovierungen sowie durch einen Rückgang coronabedingter zusätzlicher Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen an unseren Stationen. Auch die Energieaufwendungen sanken. Positive Effekte durch Maßnahmen zur Energieeinsparung wurden durch Preiseffekte teilweise kompensiert.

Bedingt durch höhere Brutto-Investitionen überwiegend in die Modernisierung bestehender sowie den Bau neuer Verkehrsstationen, stiegen bei rückläufigen Investitionszuschüssen die Netto-Investitionen deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg infolge eines Personalzuwachses insbesondere im Bereich Baumanagement.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit blieb auf dem hohen Niveau von 2020. Trotz betrieblicher Herausforderungen hat besonders das gegenseitig wahrgenommene Engagement im Team die Gesamtzufriedenheit gestützt.

Der Frauenanteil ist auf einem relativ hohen Niveau nahezu unverändert geblieben.

Mit der weiteren Reduzierung des absoluten Primärenergieverbrauchs der Bahnhöfe im Vergleich zu 2010, u. a. durch den Einsatz energiesparender Technologien, setzte sich der positive Trend der vergangenen Jahre fort.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

GESCHÄFTSMODELL

DB Netze Energie bietet branchenübliche Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Schienenverkehr. Bahnhöfe und weitere Liegenschaften des DB-Konzerns werden mit Strom, Gas und Wärme versorgt. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung, für das DB Netze Energie als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf einem hohen Niveau gewährleistet. Der erforderliche Strom wird in Bahnstromkraftwerken aus fossilen und erneuerbaren Energieträgern erzeugt bzw. über Umrichter/Umformer eingespeist. Zur Versorgung von Dieseltriebfahrzeugen steht ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Um auf oberleitungsfreien Abschnitten künftig auch einen klimaneutralen Schienenverkehr zu ermöglichen, realisiert DB Netze Energie Energieversorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben und alternativen Kraftstoffen. Darüber hinaus betreibt DB Netze Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf der Straße an. Die Infrastruktur von DB Netze Energie unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Netze Energie ist für die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung sowie die zuverlässige Energiebereitstellung für Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Zusätzlich verfügt DB Netze Energie über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Kraftstoffversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern.

- **Robuster:** DB Netze Energie setzt auf Resilienz und Absicherung der stabilen Stromversorgung und Handlungsfähigkeit im Havariefall mit pragmatischen, intelligenten und nachhaltigen Lösungen. Diese umfassen neben der Stromerzeugung vor Ort auch Investitionen in mobile Anlagen und OT-Security, unterstützt durch moderne Kommunikation.
- **Schlagkräftiger:** 2021 wurde Lean-Exzellenz im Rahmen von zwei Pilotprojekten implementiert und 2022 an weiteren Standorten etabliert. Weitere Standorte werden hinzukommen. Wichtig ist zudem, die Lean-Ansätze weiterzuentwickeln und bestehende Lean-Strukturen zu konsolidieren und an den Pilotstandorten nachzuhalten.
- **Moderner:** DB Netze Energie stellt die Stromversorgung auch bei zunehmend volatiler Einspeisung von erneuerbaren Energien sicher, dies ist v. a. bei perspektivisch steigendem Verkehrsaufkommen von zunehmender Relevanz. Die LuFV III 262 f. schafft dafür die finanzielle Grundlage, z. B. für die Errichtung zusätzlicher Umrichterkapazitäten. Der Ausbau des Bahnstromnetzes wird dabei durch das Vorantreiben der Digitalisierung begleitet, bspw. durch Sensortechnik in Bahnstromanlagen.
- **Grüner:** Für eine klimaneutrale Energieversorgung der EVU in Deutschland ist DB Netze Energie ein zentraler Treiber. Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 vollständig zu realisieren, wird der Bahnstrombezug auf erneuerbare Energien umgestellt und durch CO_2-neutrale Kapazitätskraftwerke ergänzt. Für nicht elektrifizierte Strecken werden mit Ladeinfrastruktur für Akkuzüge, Wasserstoffversorgung und Biokraftstoff nachhaltige Alternativen angeboten. An ersten Tankstellen wird seit 2022 der klimafreundliche Biokraftstoff HVO angeboten.

RAHMENBEDINGUNGEN

Festlegungsverfahren zum Bahnstromnetzzugang

Das bereits 2019 von der BNetzA eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit der Festlegung zum Abschluss gekommen. Zuvor hatte die BNetzA dem Markt zwei Fassungen für die zukünftigen automatisierten Geschäftsprozesse zur öffentlichen Konsultation gestellt. Mit der Festlegung werden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln bewirkt und die Datenformate und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, EVU, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Auch hat die BNetzA die Verantwortung der Halter der Fahrzeuge gestärkt. Um den Bahnstromnetzbetreiber fristgerecht mit verbindlichen Nutzungsdaten zu versorgen, müssen diese Informationen zukünftig durch die Halter der Fahrzeuge bereitgestellt werden. Hierdurch werden Qualität und Geschwindigkeit der Zugangsprozesse bis hin zur Abrechnung verbessert. In der Rolle des Bahnstromnetzbetreibers begrüßt DB Netze Energie diese Weiterentwicklung. Die Marktteilnehmer sind nun gehalten, die Festlegung bis zum 1. Juli 2026 in ihren IT-Systemen umzusetzen.

GRI

DB NETZE ENERGIE – AUF EINEN BLICK

Produkte

Traktionsstrom
Versorgung von Zügen mit Energie. Den 16,7-Hz-Bahnstrom stellen wir deutschlandweit rund um die Uhr über ein eigenes durchgeschaltetes Stromnetz zur Verfügung.

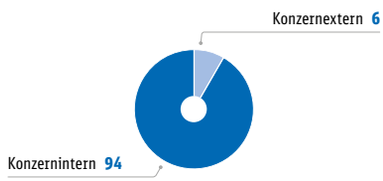
Durchleitung Traktionsenergie
Durchleitung von durch Eisenbahnverkehrsunternehmen extern eingekauftem Strom im Netz von DB Netze Energie zur Versorgung von Zügen.

Stationäre Energie
Versorgung von Bahnhöfen, Werken, Stellwerken und Bürogebäuden mit Strom und Wärme. Stationäre Anlagen des Zugbetriebs, z. B. Zugvorheizanlagen und Weichenheizungen, werden mit Strom versorgt.

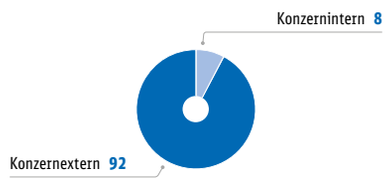
Dieselkraftstoff
Versorgung mit Dieselkraftstoff über Schienentankstellen im 24-Stunden-Selbstbedienungsbetrieb. Zum Angebot gehören zudem Hilfs- und Betriebsstoffe, Heiz- und Motoröl sowie AdBlue®.

Struktur

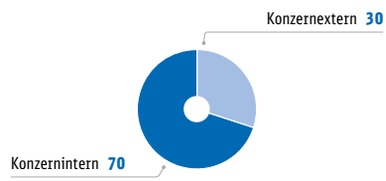
TRAKTIONSSTROM / in %



STATIONÄRE ENERGIE / in %



DIESELKRAFTSTOFF / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 1.900

Netzwerke und Infrastruktur
- Rund 8.000 km Bahnstromnetz
- Rund 1.830 Trafostationen
- 180 Tankstellen
- 54 Kraftwerke / Umrichter / Umformer

Weitere Produktionsfaktoren
- Strom
- Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden
- Privatkund:innen

Nutzenversprechen
DB Netze Energie bietet einen kundenorientierten und umweltfreundlichen Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energien.

Kundenzugang / -bindung
- Key-Account-Management
- Regionaler Vertrieb
- Online-Kundenplattformen

Schlüsselaktivitäten
- Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen
- Energie beschaffen
- Energie vertreiben
- Energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen

OUTPUTS[1)]

Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom)
- 7.515 GWh

Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)
- 13.809 GWh

Dieselkraftstoff
- 382 Mio. l

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- 103 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 4,0

Kundenzufriedenheit
- ZI von 79

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix
- 65,2 %

Versorgungssicherheit
- 99,99 %

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

GRI

UMWELTMASSNAHMEN

Ausbau erneuerbarer Energien im Bahnstromportfolio

Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei wachsendem Anteil von erneuerbaren Energien (EE) ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie:

- Sicherung des Weiterbetriebs von neun über 20 Jahre alten Windparks grün. Nr. 47 mit insgesamt 32 Windrädern an unterschiedlichen Standorten in Schleswig-Holstein, Sachsen und Niedersachsen, wodurch rund 36.000 t CO_2 p. a. im Vergleich zur Stromlieferung aus Kohlekraft eingespart werden. Die Windparks haben insgesamt eine installierte Leistung von 43 MW und liefern jährlich rund 65 GWh Strom. Damit werden weitere Windkraftanlagen an Land in das Grünstromportfolio von DB Netze Energie aufgenommen. Aufgrund des Anlagenalters sind die Vertragslaufzeiten eher kurz.

Energieversorgung für alternative Antriebe

Ergänzend zur weiteren Elektrifizierung des Streckennetzes realisiert DB Netze Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hierbei verfolgt DB Netze Energie verschiedene Technologieansätze:

- Hinsichtlich der Energieversorgung von Akkuzügen erfolgte 2022 der Baubeginn im Rahmen der Realisierung für Ladeinfrastruktur für Schienenpersonennahverkehre im Akkunetz Schleswig-Holstein. Erstmalig werden dabei gemeinsam mit DB Netze Fahrweg Oberleitungsinseln grün. Nr. 45 inkl. Ladeunterwerken zur Versorgung von Akkuzügen mit Bahnstrom errichtet. Weiter wurden gemeinsam mit DB Netze Fahrweg die Planungen zur Errichtung von Nachladeinfrastruktur in zwei Netzen weiter vorangebracht. Darüber hinaus ist DB Netze Energie Kooperationspartner in einem auf der InnoTrans 2022 vereinbarten Pilotprojekt zur Realisierung einer innovativen Ladestation für Akkuzüge in Annaberg-Buchholz.
- DB Netze Energie ist Projektpartner in einem durch das BMDV geförderten Verbundprojekt zwischen dem DB-Konzern und Siemens Mobility zur Zulassung und Erprobung des von Siemens Mobility neu entwickelten Brennstoffzellentriebzugs Mireo Plus H für den Schienenpersonennahverkehr. DB Netze Energie ist für die Entwicklung einer innovativen Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff grün. Nr. 53 verantwortlich. 2022 wurde die mobile Wasserstoffbetankungsanlage als Teil der innovativen Versorgungsinfrastruktur in Betrieb genommen und ermöglicht die Wasserstoffbetankung des Mireo Plus H während der Test- und Zulassungsphase.
- Versorgung mit dem klimafreundlichen Biokraftstoff HVO grün. Nr. 164 zur Betankung von Schienenfahrzeugen. 2022 wurde die erste auf HVO erweiterte Schienentankstelle in Westerland auf Sylt in Betrieb genommen. Ende 2022 war HVO an fünf Standorten verfügbar. Die Schienentankstelle in Aulendorf ist die erste Tankstelle von DB Netze Energie, die vollständig auf HVO umgestellt wurde. 2023 wird das Angebot an weiteren Schienentankstellen ausgebaut.

GRI **ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR**

→ *Deutliche v. a. preisbedingte Umsatzsteigerungen aus Traktionsstrom und stationären Energien.*

→ *Einmaleffekte aus dem Verkauf überschüssiger Energiemengen mindern Belastungen aus höheren Energiebezugskosten.*

→ *Sicherungsstrategie begrenzt Auswirkungen von deutlichen Preisanstiegen am Energiebezugsmarkt.*

→ *Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.*

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin gehalten werden.

Die Kundenzufriedenheit lag insgesamt stabil auf einem sehr guten Niveau. Mit dem Mitarbeitendenverhalten, der Leistungsqualität und der Abrechnung sind die konzernintern en Kunden sehr zufrieden. Bei den konzernexternen Bahnstromkunden war die Bewertung schwächer, insbesondere aufgrund der schwierigen und angespannten Energiemarktsituation.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz stieg v. a. durch eine höhere Nachfrage im Schienenpersonenverkehr. Ein Rückgang im Schienengüterverkehr und bei externen Kunden wirkte dämpfend.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der Anstieg über Vorjahresniveau spiegelt Verkehrszuwächse wider.
- **Stationäre Energien:** Der Stromabsatz sank aufgrund geringerer Portfoliooptimierungsmaßnahmen am Energiemarkt.
- **Dieselkraftstoffe:** Die Nachfrage ging getrieben durch die Entwicklung im Güterverkehr ebenfalls zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer. Die Zuwächse auf der Ertragsseite wurden durch gestiegene Energiebezugsaufwendungen mehr als aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen gingen deutlich zurück.

Die Erträge nahmen spürbar zu:

- **Umsatz:** Der Anstieg wurde getrieben durch ein deutlich höheres Preisniveau. Im Bereich Traktionsstrom kam zudem eine höhere Nachfrage zum Tragen. Gegenläufig wirkte der Absatzrückgang in den Bereichen stationäre Energien und Dieselkraftstoffe.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Der Rückgang (–53,8 %/–56 Mio. €) resultierte neben Ausweisänderungen aus dem Wegfall positiver Einmaleffekte im Vorjahr.

Auf der Aufwandsseite ergab sich v. a. ein preisbedingter Anstieg:

- **Materialaufwand:** Die deutliche Zunahme (+28,4 %/+845 Mio. €) resultierte aus dem Energiebezugsaufwand als Folge gestiegener Bezugspreise für Traktions- und stationäre Energien sowie im Energiehandel und für CO_2-Zertifikate. Der Preisanstieg im Bereich Dieselkraftstoffe überstieg gegenläufige Effekte aus der rückläufigen Nachfrage deutlich. Aufwendungen aus Rückstellungserhöhungen im Zusammenhang mit der Beteiligung am Gemeinschaftskraftwerk Neckarwestheim GKN aufgrund des Weiterbetriebs bis April 2023 wirkten zusätzlich belastend.
- **Personalaufwand:** Der Anstieg (+6,2 %/+9 Mio. €) resultierte sowohl aus Tarifsteigerungen als auch aus einem gestiegenen Mitarbeitendenbestand.

Die übrigen Aufwandspositionen gingen leicht zurück:

GRI

DB NETZE ENERGIE	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Versorgungssicherheit in %	99,99[1]	99,99[1]	–	–	99,99
Kundenzufriedenheit in ZI	79	79	–	–	78
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel	73	77	– 4	–	71
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden)	79	80	– 1	–	78
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.515	7.445	+ 70	+ 0,9	7.986
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	2.353	2.281	+ 72	+ 3,2	1.566
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	13.809	14.070	– 261	– 1,9	14.932
Dieselkraftstoff in Mio. l	382,0	389,3	– 7,3	– 1,9	410,6
Gesamtumsatz in Mio. €	4.200	3.366	+ 834	+ 24,8	2.812
Außenumsatz in Mio. €	2.451	1.808	+ 643	+ 35,6	1.308
EBITDA bereinigt in Mio. €	185	254	– 69	– 27,2	128
EBIT bereinigt in Mio. €	103	169	– 66	– 39,1	43
Brutto-Investitionen in Mio. €	303	340	– 37	– 10,9	193
Netto-Investitionen in Mio. €	75	66	+ 9	+ 13,6	61
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	1.943	1.900	+ 43	+ 2,3	1.772
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	1.915	1.892	+ 23	+ 1,2	1.751
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	4,0	–	–	–	–
Frauenanteil per 31.12. in %	15,0	13,9	+ 1,1	–	13,3
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in %	65,2	62,4	+ 2,8	–	60,1

[1] Vorläufiger ungerundeter Wert.

- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Aufwandsmindernd (– 6,3 %/– 8 Mio. €) wirkten v. a. der Wegfall von Rückstellungszuführungen im Vorjahr sowie positive Effekte aus Wertberichtigungen auf Forderungen. Gegenläufig entwickelten sich u. a. Aufwendungen im Zusammenhang mit IT-Projekten und -Leistungen.
- **Abschreibungen:** leichter Rückgang (– 3,5 %/– 3 Mio. €) der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte.

Die Brutto-Investitionen gingen zurück. Hintergrund waren der Wegfall eines Einmaleffekts aus der Aktivierung eines Leasingvertrags im Vorjahr sowie ein rückläufiges Projektvolumen aus Verbundprojekten. Die Investitionszuschüsse gingen infolge von Stichtagseffekten und höheren eigenfinanzierten Investitionen überproportional zurück. In der Folge stiegen die Netto-Investitionen an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist v. a. zur Umsetzung des höheren Projektvolumens aus der LuFV III 262 f. gestiegen.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit liegt stabil auf dem hohen Niveau von 2020.

Der Frauenanteil ist gestiegen.

Der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland 67 f. hat weiter zugenommen.

Beteiligungen/Sonstige

Der Bereich Beteiligungen/Sonstige umfasst die Governance-Funktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns sowie die selbstständigen Operational Services gebündelt. Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interne Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

DB E.C.O. GROUP

Die DB E.C.O. Group bietet das Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand. Dazu gehören die DB Engineering&Consulting (DB E&C), die DB International Operations (DB IO), die infraView, die ESE und die inno2grid.

DB Engineering&Consulting

- Beim Ausbau der Gäubahn ist die DB E&C mit der Vorplanung beauftragt. Zentrales Element der Maßnahme ist der zweiröhrige, jeweils eingleisige Pfaffensteigtunnel, der die Gäubahn in Ost-West-Richtung mit dem in Bau befindlichen unterirdischen Stuttgarter Flughafen-Fernbahnhof verbinden wird. Mit einer Länge von etwa 11,5 km wird er zu den längsten Eisenbahntunneln Deutschlands zählen.
- In Arnstadt plant die DB E&C für DB Cargo eines der modernsten und grünsten Logistikzentren Deutschlands. Rund 120 Unternehmen erhalten durch das Logistikzentrum einen schnellen Zugang zur Schiene.
- Die DB E&C hat in einer Bietergemeinschaft den Zuschlag für die Modernisierung der Verkehrsstation Duisburger Hauptbahnhof erhalten. Die Hauptbauarbeiten, wie der Umbau der Gleishalle einschließlich des Daches und die Grunderneuerung der Bahnsteige, haben im August 2022 begonnen. Die DB E&C übernimmt die tech-

nische Federführung und begleitet gemeinsam mit Partnern alle Bauüberwachungsleistungen sowie die Umwelt- und Geo-Services.

- Das Projekt für die Planung des lettischen Teilabschnitts der Rail Baltica, Vangazi—Salaspils—Misa, ist in die nächste Phase eingetreten. Die Planungen der DB E&C umfassen u. a. eine kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke. Weltweit gibt es nur vier Brücken, auf denen die Fahrwege für eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke und eine Autobahn kombiniert sind.
- Die DB E&C arbeitet mit daran, dass das neue ICE-Instandhaltungswerk in Dortmund Hafen 2027 seinen Betrieb aufnehmen kann.
- Die BIM-Implementierung schreitet weiter voran. 2022 kommt BIM mit ersten Projekten auf der Baustelle an. Die BIM-Standardisierung über die gesamte Fertigungskette hinweg bleibt ein Fokusthema. Seit 2018 wurden fast 600 BIM-Projekte bearbeitet – gut 250 sind noch im Portfolio.

DB International Operations

- **Kanada:** Die DB IO übernimmt in Kanada als führende Partnerin eines Joint Ventures Planung, Betrieb und Instandhaltung des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion Toronto. Das 450 km lange Streckennetz soll komplett modernisiert und erweitert werden. Mit einem Betriebs- und Instandhaltungsvolumen im zweistelligen Milliardenbereich handelt es sich hierbei um das wichtigste Verkehrsprojekt in der kanadischen Geschichte.
- **Uruguay:** Das Konsortium DBCC Transport unter der Leitung der DB IO wurde 2020 mit dem Betrieb einer Güterverkehrsbahn in Uruguay beauftragt. Die Mobilisierung ist inzwischen vollumfänglich angelaufen und die Qualifizierung des Betriebspersonals wurde 2022 umgesetzt. Das Projekt gilt aktuell als wichtigstes Wirtschaftsprogramm in Uruguay.
- **Indien:** In Indien konnte sich die DB IO im Wettbewerb um einen Millionenauftrag für das erste nationale Hochleistungsverkehrsprojekt durchsetzen und wird den Betrieb und die Instandhaltung eines regionalen Schnellbahnsystems übernehmen. Das Projekt wird die Metropolen Delhi, Ghaziabad und Meerut über eine Strecke von 82 km verbinden. Das Auftragsvolumen liegt im dreistelligen Millionenbereich. Nach vollständiger Betriebsaufnahme, die 2023 beginnt, sollen täglich bis zu 900.000 Passagiere befördert werden.
- **Ägypten:** In einem Joint Venture mit dem ägyptischen Unternehmen Elsewedy Electric (EE) wurde die DB IO mit dem Betrieb von Infrastruktur und Fahrzeugen für den Hochgeschwindigkeits-, Regional- und Güterverkehr in Ägypten sowie der Instandhaltung der Stationen und Depots beauftragt. Auch »Suezkanal auf Schienen« genannt, wird das neue Verkehrsnetz das Mittelmeer und das Rote Meer verbinden und soll eine neue Ära im ägyptischen Personen- und Güterschienenverkehr einläuten. Der Auftragswert des größten Bahnprojekts in der Geschichte des Landes liegt im einstelligen Milliardenbereich. Der Betriebsstart ist bereits für 2025 geplant.

infraView

- Gemeinsam mit der DB E&C erweitert die infraView das Digitalisierungsportfolio in der Planung, Bauüberwachung und Inbetriebnahme. Über die UAS-Plattform Drones2BIM werden automatisierte Bildprozessierung und BIM-Modellierung von Befliegungsdaten ermöglicht, und über das digitale Bautagebuch eBTB und das Inbetriebnahmetool IBN Infra werden Prozesse digitalisiert und beschleunigt. Die Anwendung von KI entwickelt sich zu einem weiteren Kernbereich. Automatisierte Objekterkennung und visuelle Befundungen von Bestandsplänen, Infrastruktur- und Fahrzeugkomponenten unterstützten die manuellen Tätigkeiten und eröffnen Automatisierungspotenziale.
- Die infraView unterstützt die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und ihre Infrastrukturüberwachung durch die Erweiterung ihrer Cloud-Plattform für Rail Condition Monitoring (RCM). RCM ist ein Predictive-Maintenance-Produkt, das Bahnsensorik zur Infrastrukturüberwachung nutzt. Die Messungen werden in großen Datenzentren gespeichert und mit KI-Techniken verarbeitet, um den Zustand der Infrastruktur zu bewerten.

ESE Engineering und Softwareentwicklung

- Die ESE baut ihre Aktivitäten im Bereich der Konformitätsbewertung weiter aus. Das Prüflaboratorium der ESE ist nach DIN EN ISO/IEC 17025 zertifiziert worden. In ihrem Prüflabor und ihren Aktivitäten im gutachterlichen Bereich trägt die ESE maßgeblich zur erfolgreichen Inbetriebnahme fahrerloser U-Bahn-Systeme weltweit bei.
- Die ESE ist maßgeblich in die Absicherung zukünftiger Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen eingebunden. Im Auftrag der Nutzfahrzeugsparte eines deutschen Automobilherstellers stellt die ESE die korrekte Funktion von Fahrzeugen mit autonomen Fahrfunktionen sicher. Dies ist die technologische Grundlage zukünftiger autonomer On-Demand-Mobilitätslösungen, die zukünftig durch die Optimierung von Mobilitätsketten einen Beitrag zur Verkehrswende bzw. zur Mobilität in ländlichen Räumen leisten können.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE – AUF EINEN BLICK

Portfolio

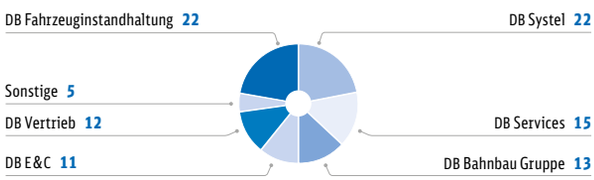
DB Business Services
- Rechtlich selbstständige Einheiten (u. a. DB Zeitarbeit GmbH, DB JobService GmbH und DB Digital Ventures GmbH)
- Rechtlich unselbstständige Einheiten (u. a. DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung)

DB Operational Services
- Rechtlich selbstständige operative Serviceeinheiten (u. a. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, DB Systel GmbH, DB Services GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Vertrieb GmbH, DB E.C.O. Group, ioki GmbH)

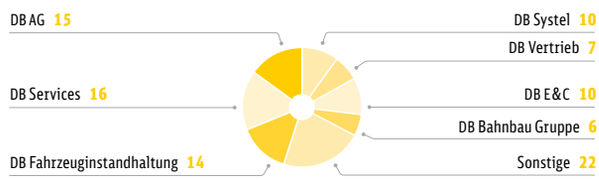
Sonstige
- Governancefunktionen der Konzernleitung (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal)
- DB-Unterstützungsfunktionen (u. a. Deutsche Bahn Finance GmbH und Deutsche Bahn Stiftung gGmbH)

Struktur

UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.

DB NEW MOBILITY

Das Business Ökosystem DB New Mobility entwickelt flexible und digitale Lösungen, mit denen der ÖPNV nahtlos, einfach und bequem von Tür zu Tür gestaltet werden kann. Dazu gehören die Angebote von ioki, Mobimeo, CleverShuttle sowie die Produkte Call a Bike, Flinkster, Bonvoyo und Curbside Management von DB Connect. Die DB New Mobility wendet sich mit diesem Angebot an öffentliche Aufgabenträger wie Kommunen und Verkehrsverbünde.

Für ein integriertes Mobilitätsangebot arbeiten ioki und CleverShuttle verstärkt mit DB Regio Bus als DB Regio Straße zusammen. DB Connect entwickelt Lösungen für vernetzte Mobilität seit dem 1. August 2022 im Vorstandsressort Infrastruktur.

- **CleverShuttle** ist Betreiber von On-Demand-Ridepooling in Deutschland. Ende 2022 betrieb CleverShuttle grün. Nr. 119 bundesweit 18 Verkehre im Auftrag von Städten, Kommunen und Verkehrsunternehmen. Nutzer:innen sind sehr zufrieden mit der Fahrt (durchschnittlich 4,9 von 5 Sternen). Ab 2023 integriert CleverShuttle autonome Fahrzeuge in den ÖPNV und kümmert sich um die operative Umsetzung des vom Rhein-Main-Verkehrsverbund geplanten autonomen On-Demand-Angebots.
- **ioki** hat seine Branchenlösung für digitale Mobilität nachhaltig etabliert: Bisher nutzten mehr als zwei Millionen Passagiere die Plattform, rund 650 Bahnhöfe und rund 6.000 km² wurden mit der Software ioki grün. Nr. 142 an den ÖPNV angeschlossen. 2022 starteten autonom fahrende Shuttles mit der ioki-On-Demand-Software in Deutschland, Luxemburg und der Schweiz – in 2023 sollen weitere Verkehre folgen. Die innovativen Mobilitätskonzepte von ioki wurden 2022 mehrfach ausgezeichnet, u. a. mit dem Fahrgastpreis für multimodales Reisen, dem Deutschen Mobilitätspreis und dem Deutschen Verkehrswendepreis.
- **Mobimeo** hat 2022 die eigene Mobilitätsplattform weiter ausgebaut. Zusammen mit DB Regio ist auf dieser Basis eine neue Version der App DB Streckenagent auf den Markt gebracht worden. Außerdem wurden gemeinsam mit der Brancheninitiative Mobility inside die ersten sechs multimodalen Apps für die beteiligten Verkehrsverbünde gelauncht, mit denen Routen gesucht, ÖPNV-Tickets gekauft sowie Sharing-Fahrzeuge gebucht werden können.
- **Bonvoyo,** das Mobilitätsbudget als flexibler und nachhaltiger Benefit für Mitarbeitende entwickelt sich weiter. Seit April 2022 können Nutzer:innen ihre CO_2-Emissionen direkt in der App nachvollziehen. Weitere Angebote des Fernverkehrs wurden aufgenommen und TIER als Mobilitätspartner integriert. Der Hamburger Verkehrsverbund (hvv) nutzt das Mobilitätsbudget bereits als Zahlungsart in seiner App, weitere Mobilitäts-Apps sollen folgen.
- Call a Bike grün. Nr. 14 hat mit Sommeraktionen (Pop-up-Stationen an jeweils fünf S-Bahnhöfen) in München und Berlin gezeigt, dass Bahn und Fahrrad eine echte Alternative zum Auto sein können. Auch Tesla-Mitarbeitende gelangen nun von der S-Bahn zur eigenen Call a Bike-Station an der Gigafactory in Grünheide. BahnBonus-Statuskunden profitieren seit 2022 von 30 Freiminuten bei jeder Miete.

- **DB Curbside Management** unterstützt die Stadt München seit Herbst 2022 bei der Umsetzung ihrer Mobilitätsplanung. Die Anwendung »Curbside Cockpit« kommt in der Teilstrategie Shared Mobility zum Einsatz. Bereits im Betrieb an der Mobilitätsstation Stuttgart-Vaihingen, werden nach gleichem Modell 19 weitere Bahnhöfe folgen.
- **Flinkster** leistet in rund 400 Städten einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität. Dies wurde 2022 mit einem Award des Deutschen Instituts für Service-Qualität gewürdigt. Mit der Modernisierung der Flotte setzt Flinkster grün. Nr. 7 weiterhin den Fokus auf Qualität und Sicherheit.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

→ *Personalaufwand infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt gestiegen.*

→ *Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.*

→ *Gestiegene Energie-, Miet- und Beschaffungskosten belasten das Ergebnis deutlich.*

			Veränderung		
BETEILIGUNGEN / SONSTIGE	**2022**	2021	absolut	%	2019
Gesamtumsatz in Mio. €	6.123	5.685	+ 438	+ 7,7	5.192
DB Business Services	2	3	– 1	– 33,3	51
DB Operational Services	7.035	6.519	+ 516	+ 7,9	5.994
Sonstige / Konsolidierung	– 914	– 837	– 77	+ 9,2	– 853
Außenumsatz in Mio. €	696	593	+ 103	+ 17,4	581
EBITDA bereinigt in Mio. €	37	113	– 76	– 67,3	– 62
EBIT bereinigt in Mio. €	– 546	– 472	– 74	+ 15,7	– 575
DB Business Services	– 93	– 74	– 19	+ 25,7	– 71
DB Operational Services	130	217	– 87	– 40,1	18
Sonstige	– 583	– 615	+ 32	– 5,2	– 522
Brutto-Investitionen in Mio. €	724	815	– 91	– 11,2	714
DB Business Services	5	7	– 2	– 28,6	5
DB Operational Services	438	414	+ 24	+ 5,8	429
Sonstige	281	394	– 113	– 28,7	280
Netto-Investitionen in Mio. €	717	809	– 92	– 11,4	713
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	59.992	58.345	+ 1.647	+ 2,8	55.497
DB Business Services	11.455	11.571	– 116	– 1,0	12.015
DB Operational Services	46.045	44.299	+ 1.746	+ 3,9	40.907
Sonstige	2.492	2.475	+ 17	+ 0,7	2.575
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	59.193	58.255	+ 938	+ 1,6	54.973

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity (DB Systel), Bauprojekten (DB Bahnbau-Gruppe und DB E.C.O.-Gruppe) sowie Fahrzeugprojekten (DB Fahrzeuginstandhaltung). Zudem stiegen die Leistungen von DB Vertrieb, DB Connect, DB Services sowie DB Sicherheit infolge der Nachfrageerholung im Personenverkehr.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Projektgeschäft (DB Bahnbau-Gruppe, DB E.C.O.-Gruppe, DB Kommunikationstechnik) sowie erholungsbedingten Zuwächsen bei der DB Connect und der DB Vertrieb.

Die operativen Ergebnisgrößen des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Eine Weiterbelastung an die Geschäftsfelder über eine Konzernumlage 183 fand 2022 nicht statt. Die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT entwickelten sich deutlich schwächer, da die Zuwächse auf der Ertragsseite durch Aufwandssteigerungen mehr als aufgezehrt wurden.

Belastungen resultierten u. a. aus höheren Aufwendungen für Personal (tarifbedingt sowie infolge des Anstiegs der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl) und IT (DB Systel) sowie gestiegenen Energiekosten. Auch die Mietaufwendungen lagen über dem Vorjahresniveau. Bei der DB Fahrzeuginstandhaltung belasteten zudem höhere Effekte aus der Wertberichtigung von Lagermaterial sowie gestiegene Projektkosten (Werkeinfrastruktur) die Entwicklung. Gegensteuerungsmaßnahmen sowie die positive Geschäftsentwicklung u. a. bei der DB Connect konnten die Effekte teilweise kompensieren.

Der Rückgang der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus in Summe geringeren Effekten aus der Verlängerung und Anpassung bestehender Miet- und Leasingverträge bei der DB Immobilien. Insbesondere bei der DB Connect führten Lieferengpässe von Fahrzeugen zu einer geringeren Investitionstätigkeit. Gegenläufig stiegen die Investitionen v. a. in die Werkeinfrastruktur 54 ff. bei der DB Fahrzeuginstandhaltung.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v. a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei der DB E.C.O.-Gruppe, der DB Systel, der DB Fahrzeuginstandhaltung und der DB Bahnbau-Gruppe infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe. Gegenläufig sank hingegen die Zahl der Mitarbeitenden bei den Personaldienstleistern des DB-Konzerns sowie in der Konzernleitung.

Geschäftsfeld DB Arriva

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Nachdem ab März 2022 die Corona-Restriktionen in den einzelnen europäischen Ländern nach und nach aufgehoben wurden, stieg die Nachfrage im Personenverkehr wieder an. Der Nachholbedarf bei Reisen wirkte sich v. a. im Fernverkehr und bei grenzüberschreitenden Verkehren positiv aus. Temporäre Angebotseinschränkungen wurden zurückgenommen und gleichzeitig erfolgte in einigen Ländern eine sukzessive Angebotsausweitung, v. a. bei Freizeitverkehren zu touristischen Zielen. Im Sommer 2022 lag die Nachfrage im Fernverkehr bei vielen Verbindungen wieder über dem Vor-Corona-Niveau. Der Schienenpersonennahverkehr hat in weiten Teilen das Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder ganz erreicht.

Der übergreifend in Europa bestehende Inflationsdruck, auch getrieben durch Auswirkungen der Energiekrise, führte zu Druck auf die Löhne. 2022 kam es daher zu Herausforderungen durch Streikmaßnahmen, u. a. auch im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden.

GRI Vereinigtes Königreich

- Entsprechend dem Williams-Shapps-Plan für den Schienenverkehr schafft die britische Regierung eine neue öffentliche Einrichtung, Great British Railways (GBR), die das Schienennetz betreiben und entwickeln, die Eisenbahninfrastruktur besitzen und die Umsätze aus den Fahrgeldern erhalten soll. Der Privatsektor wird durch die Entwicklung und die Umsetzung von Verkehrsverträgen für den Personenverkehr weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Das Verkehrsministerium hat eine Konsultation veröffentlicht, um die erforderlichen Gesetzesänderungen zu prüfen und um Stellungnahmen einzuholen.
- Seit Juni 2022 ist der britische Eisenbahnsektor im Rahmen einer Auseinandersetzung über Löhne, Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen von branchenweiten Streiks betroffen. Gewerkschaftsmitglieder haben an mehreren Streiktagen teilgenommen, um auf die Vorschläge der britischen Regierung zur Reform des Bahnsektors zu reagieren. In der zweiten Jahreshälfte 2022 wurden schwierige Lohnverhandlungen als Reaktion auf die steigenden Lebenshaltungskosten zum Hauptgrund für den Tarifkonflikt.
- Die Bus Recovery Grants (BRG), ein staatlicher Finanzierungsmechanismus für private Busunternehmen in England zum Ausgleich der anhaltenden Corona-Auswirkungen, wurden 2022 zweimal verlängert. Ursprünglich sollte die BRG-Finanzierung im Oktober 2022 auslaufen, doch die britische Regierung verlängerte die Maßnahme, um der Busbranche bis Ende März 2023 weitere 130 Mio. GBP zur Verfügung zu stellen. Eine Voraussetzung für den Erhalt der BRG-Finanzierung ist die Durchführung von Netzüberprüfungen in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden.
- Im April 2022 kündigte die britische Regierung Finanzierungspakete für Regionen in England an, um die Umsetzung der Pläne zur Verbesserung des Busangebots (Bus Service Improvements Plans; BSIP) im Rahmen der nationalen Busstrategie zu unterstützen und die Umgestaltung des Busverkehrs zu fördern. Betreiber und lokale Behörden arbeiteten bei der Beantragung der BSIP-Mittel zusammen.
- Am 3. September 2022 kündigte die britische Regierung an, dass sie 60 Mio. GBP investieren wird, um eine Fahrpreisobergrenze von 2 GBP für einen Einzelfahrschein im Busverkehr in England außerhalb Londons einzuführen. Die Obergrenze gilt ab dem 1. Januar 2023 für drei Monate.

Frankreich

- DB Arriva verfolgt die Entwicklung der Marktöffnung in Frankreich weiterhin sehr genau. Der Rahmen, in dem die Betreiber in Zukunft Schienenverkehrsleistungen erbringen müssen, wurde 2020/2021 geschaffen. Der erste regionale Schienenverkehrsvertrag wurde von der Region Sud im Oktober 2021 bestätigt. Andere französische Regionen sind derzeit dabei, ihre Schienennetze für den Wettbewerb zu öffnen. Die Ergebnisse mehrerer Ausschreibungen werden für 2023 erwartet wie auch weitere Ausschreibungsankündigungen.

Mainland Europe

- Die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie hat sich in ganz Europa fortgesetzt. Obwohl einige Auswirkungen weiterhin bestehen, hat die Corona-Pandemie nur noch begrenzte Auswirkungen auf den Betrieb.
- In ganz Europa gibt es aufgrund der Kraftstoffpreissteigerungen und -volatilität erhebliche Herausforderungen. Dies wird teilweise durch Hedging- und Preismaßnahmen sowie durch das Transformationsprogramm 157 von DB Arriva gemildert. Die Umsetzung hat zu einer Senkung der Overhead- und operativen Kosten sowie zu einer deutlich verbesserten wirtschaftlichen Steuerung bei der Auswahl von Verkehrsverträgen geführt, um das profitable Wachstum fortsetzen zu können.
- Der Fahrer:innenmangel und der Lohndruck in ganz Europa halten an, was zusammen mit der allgemeinen Inflation zu einem schwierigen Umfeld führt. Es werden weiterhin alternative Möglichkeiten zur Gewinnung von Arbeitskräften oder zur Kompensation von Kostensteigerungen geprüft.

GRI

DB ARRIVA – AUF EINEN BLICK

Sparten

UK Bus
Drittgrößter Anbieter von Busverkehren in regionalen Märkten im Vereinigten Königreich mit ländlichen, städtischen und überregionalen Verkehren sowie wichtiger Betreiber in London. Angebot in England und Wales.

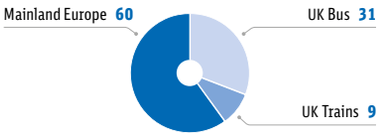
UK Trains
Betreiber von drei Schienenverkehrsverträgen (Cross-Country, Chiltern und Arriva Rail London Overground) sowie eines Open-Access-Vertrags (Grand Central) im Vereinigten Königreich.

Mainland Europe
Führender privater Anbieter in den meisten seiner Märkte in elf europäischen Ländern. Betreibt neben Zügen und Bussen auch Wasserbusse und Carsharing-Angebote.

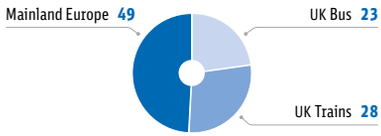
Corporate Center
Fachliche Unterstützung der Sparten in den Bereichen IT, Beschaffung, HR, Vertrieb und Finanzen, um die besten Lösungen übergreifend anzuwenden.

Struktur

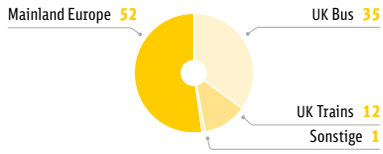
REISENDE / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 38.100

Fahrzeuge
- 610 Triebzüge
- 17 Lokomotiven
- 73 Reisezugwagen
- 14.139 Busse (inkl. Fremdbussen)

Strom und Kraftstoffe
- 346 Mio. l Kraftstoff
- 200 Mio. kWh Strom
- 18,6 Mio. kg Erdgas

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Privatkund:innen
- Besteller und andere lokale Behörden

Nutzenversprechen
- DB Arriva bietet kundenorientierte, effiziente und bezahlbare Transportlösungen.

Kundenzugang / -bindung
- Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
- Abonnements, Apps

Schlüsselaktivitäten
- Zug- und Busverkehre durchführen
- Kunden betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Optimierung der Netzwerke im Sinne der Kund:innen

OUTPUTS[1)]

Reisende
- 1,5 Mrd. (Bus und Schiene)

Verkehrsleistung
- 6,2 Mrd. Pkm (Schiene)

Betriebsleistung
- 0,9 Mrd. Buskm
- 0,1 Mrd. Trkm

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- 12 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 3,7

Kundenzufriedenheit
- ZI von 73

Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 (spezifisch)
- - 16,0 % (Schiene)
- - 28,0 % (Bus)

Pünktlichkeit
- 90,2 %

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

GESCHÄFTSMODELL

DB Arriva fokussiert sich auf Transportdienstleistungen mit Bussen und Zügen. Das Geschäft von DB Arriva gliedert sich in die drei Sparten UK Bus, UK Trains und Mainland Europe.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Betriebs- und die Verkehrsleistung. Neben den Fahrgelderlösen sind Zuschüsse von nationalen Regierungen und Bestellerorganisationen eine wichtige Einnahmequelle. Kommerzielle Einnahmen werden hauptsächlich über Ticketverkäufe / Fahrpreise generiert. Daneben erzielt DB Arriva in vielen Märkten auch Umsätze aus Privatvermietungen, die das kommerzielle Geschäft ergänzen.

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen, Konzessionen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems führen zu einer Kostenstruktur mit einem hohen Anteil an fixen oder

halbfixen Kosten (produktionsbezogene Kosten, die etwas Zeit brauchen, bevor sie an Produktionsschwankungen angepasst werden können, wie z. B. Personalaufwendungen). Neben den Investitionen und Abschreibungen sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturzugangsaufwendungen (bei Schienenverkehren) wesentliche Treiber. In vielen Märkten, in denen DB Arriva aktiv ist, kann die schnelle Anpassung an Änderungen der Bus- und Zugkapazitäten herausfordernd sein.

Europaweit arbeitet DB Arriva mit lokalen, regionalen und nationalen Behörden zusammen, um Kunden neue und verbesserte Leistungen anzubieten. Durch seine regionale Präsenz ist DB Arriva in der Lage, schnell auf Veränderungen, insbesondere neue regulatorische Anforderungen und veränderte Kundenerwartungen, zu reagieren. DB Arriva arbeitet eng mit seinen Kunden zusammen, um effiziente, zuverlässige, sichere und nachhaltige Lösungen zu entwickeln.

Kunden schätzen insbesondere die Erfahrung, die DB Arriva beim Betreiben verschiedener Transportlösungen hat, und das Engagement von DB Arriva, qualitativ hochwertige, zuverlässige, effiziente und kostengünstige Transportdienstleistungen zu erbringen.

GRI MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Arriva konzentriert sich weiterhin auf sein Programm zur Transformation und Leistungsverbesserung, um eine wettbewerbsfähige Kostenbasis und eine verbesserte betriebliche Effizienz sicherzustellen. Dies führte auch 2022 zu guten Ergebnissen, mit Kostensenkungen und einer verbesserten wirtschaftlichen Steuerung, um die besten Verträge auszuwählen und ein langfristigeres nachhaltiges Wachstum zu gewährleisten. 2022 verbesserte DB Arriva seine Organisationsstruktur, um einen neuen, an Kernkennzahlen orientierten Ansatz zur übergreifenden Steuerung der betrieblichen und finanziellen Leistung zu unterstützen. DB Arriva hat außerdem einen neuen Ausschreibungs- und Vertragsmanagementprozess eingeführt.

Bei der strategischen Überprüfung von DB Arriva in 2020 wurden Kernmärkte identifiziert, in denen das Geschäftsfeld auch in Zukunft erfolgreich sein und wachsen kann. Bei dieser Überprüfung wurden zudem Portfolioanpassungen in Märkten festgelegt, die als »nicht zum Kerngeschäft gehörend« eingestuft wurden. Bei der Fokussierung wurden gute Fortschritte erzielt und u. a. der Verkauf der Aktivitäten in Schweden und Portugal 160 abgeschlossen. DB Arriva hat außerdem Verträge über den Verkauf der Aktivitäten in Dänemark und Serbien sowie des Busgeschäfts in Polen vereinbart. Der Abschluss dieser Transaktionen wird in 2023 erwartet. Diese Transaktionen sind Teil der Neuausrichtung des Portfolios von DB Arriva, die ein entscheidendes Element der zukunftsorientierten Strategie von DB Arriva ist. Ziel ist langfristig ein stärkeres, wettbewerbsfähigeres Geschäft aufzubauen. Das ermöglicht mehr Innovationen und nachhaltiges Wachstum und gleichzeitig richtet sich DB Arriva eng an den Bedürfnissen seiner Kunden, der Reisenden und der Gemeinden, die DB Arriva bedient, aus.

Die Kunden stehen im Mittelpunkt des Transformationsprogramms, um stärkere und tiefere Beziehungen aufzubauen. Dafür hat DB Arriva u. a. einen strukturierten Ansatz für das Key-Account-Management eingeführt, bei dem Daten genutzt und Erkenntnisse gewonnen werden, um engere und tiefere Beziehungen zu Kunden aufzubauen. Bis Ende 2022 wurden mehr als 95 % der vertraglich gebundenen Einnahmen durch strukturierte Key-Account-Management-Pläne untermauert, was zu einer verbesserten Qualität der Kundengespräche führt und einen besseren Einblick in Kundenbedürfnisse und -erwartungen bedeutet.

Nachhaltigkeit steht bei DB Arriva im Fokus, denn das Geschäftsfeld strebt Klimaneutralität an. Jede Aktivität in den einzelnen Ländern hat klar definierte Ziele, um zu dem Geschäftsfeldziel beizutragen. Es wurden vier Arbeitsgruppen eingerichtet: Null-Emissions-Busse, Null-Emissions-Züge, ESG-Kreislaufwirtschaft (einschließlich Gebäuden) sowie Vielfalt und Inklusion. Zudem hat DB Arriva 2022 das Zero Emission Institute 159 gegründet, um den Übergang zu emissionsfreien Busflotten zu unterstützen.

Im Oktober 2022 hat DB Arriva als Teil seiner Fokussierung auf Nachhaltigkeit seine neue Inklusionsstrategie vorgestellt, die einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zu einem integrativeren Arbeitgeber darstellt. Die Strategie, die unter Mitwirkung von Mitarbeitenden aus allen Bereichen von DB Arriva entwickelt wurde, enthält eine Reihe klarer Ziele und Vorgaben, die jede der DB Arriva-Aktivitäten in den kommenden Jahren erreichen muss. Zu diesen Zielen gehören die Erhöhung der Anzahl von Führungskräften aus unterrepräsentierten Gruppen und die Erhöhung des Anteils an weiblichen Führungskräften. Es wurden Schwerpunktbereiche entwickelt, um die Belegschaft, den Arbeitsplatz und die Erfahrung der Fahrgäste zu verbessern und um sicherzustellen, dass DB Arriva bestehende Kundenbeziehungen zu Gemeinden fortsetzen kann.

DB Arriva führte 2022 die zweijährliche DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung als Teil seiner Aktivitäten zum Mitarbeitendenengagement durch. Die Zufriedenheit der Mitarbeitenden ist stabil geblieben, wobei fünf Geschäftsbereiche von DB Arriva nun den externen Benchmark übertreffen. Ein wichtiger Motivationstreiber für die Mitarbeitenden von DB Arriva ist der Kundenfokus, der unverändert eine Stärke ist. Die Mitarbeitenden sind zunehmend daran interessiert, mit Unterstützung von DB Arriva, in ihre persönliche Entwicklung zu investieren.

AUFTRAGSBESTAND

Gewonnene Verkehrsverträge

VERTRAGSGEWINNE / Schiene 2022		Laufzeit	Umfang in Mio. Trkm p. a.[1]	Umfang in Mio. Trkm insgesamt[1]
Polen	Region Woiwodschaft Kujawien-Pommern (KP Diesel Part III und IV)	12/2022–12/2030	2,4	19,3
Tschechien	MoT R21, R22, R24	12/2022–12/2027	2,0	10,1
Tschechien	MoT R26[2]	12/2022–12/2027	0,7	3,7
Insgesamt[1]			**5,1**	**33,1**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.
[2] Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.

VERTRAGSGEWINNE / Bus 2022		Laufzeit	Umfang in Mio. Buskm p. a.[1]	Umfang in Mio. Buskm insgesamt[1]
Ungarn	C 7 and C8	05/2023–06/2033	10,4	103,5
Slowakei	Region Košice	04/2022–03/2029	12,2	85,3
Vereinigtes Königreich	TfL Contracts x 20[2]	variabel	20,9	81,4
Slowakei	Region Zilina (Orava)	06/2023–05/2033	6,3	63,4
Slowakei	Region Zilina (Liptov)	06/2023–05/2033	4,4	43,7
Niederlande	Friesland[3]	12/2022–12/2024	21,6	43,1
Italien	SIA[3]	01/2022–06/2024	17,0	42,5
Niederlande	Zuid Holland Noord[3]	12/2022–12/2024	19,7	39,3
Niederlande	Brabant Oost[3]	12/2024–12/2026	19,0	38,0
Tschechien	Region Pardubicky	06/2022–06/2032	2,8	28,1
Sonstige[3]		3 Monate–5 Jahre	18,2	15,4
Insgesamt			**152,5**	**583,7**

[1] Rundungsdifferenzen möglich.
[2] Enthält Verlängerungen bestehender Verkehrsverträge.
[3] Verlängerung des bestehenden Verkehrsvertrags.

— 2022 hat DB Arriva eine Ausschreibung für den Bus- und Bahnbetrieb in Twente im Osten der Niederlande, einem Teil der Provinz Overijssel, gewonnen. Ab Dezember 2023 wird DB Arriva für vier Jahre den dortigen Bus- und Bahnverkehr betreiben (mit einer Option auf Verlängerung um ein weiteres Jahr). Dies stärkt die Position von DB Arriva als größtem Bus- und Regionalbahnbetreiber in den Niederlanden. Das Zeitfenster für Einsprüche ist im Februar 2023 ungenutzt abgelaufen.

Wesentliche Neuinbetriebnahmen

WESENTLICHE NEUINBETRIEBNAHMEN / Bus 2021–2022[1]		Laufzeit	Mio. Buskm p. a.	davon versus 2021
Slowakei	Region Bratislava	11/2021–11/2031	15,3	+12,8
Insgesamt			**15,3**	**+12,8**

[1] Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

Wesentliche Vertragsbeendigungen

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN / Schiene 2021–2022[1]		Beendigung	Mio. Trkm p. a.	davon versus 2021
Schweden	E20 Train Roslagsbanan	04/2022	3,2	–2,4
Insgesamt			**3,2**	**–2,4**

[1] Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.

WESENTLICHE VERTRAGSBEENDIGUNGEN / Bus 2021–2022[1]		Beendigung	Mio. Buskm p. a.	davon versus 2021
Portugal	Nord Portugal	12/2021	9,1	–9,1
Slowakei	Nitra City	12/2021	4,2	–4,2
Dänemark	Movia A19	variabel	4,8	–2,9
Dänemark	Movia A19X	02/2022	3,3	–2,8
Tschechien	Region Ústecký	11/2021	2,9	–2,7
Dänemark	Movia A18	06/2021	5,0	–2,5
Dänemark	NT26.4	08/2021	3,0	–2,0
Tschechien	Region Královéhradecký	02/2021	6,9	–1,2
Insgesamt[2]			**39,2**	**–27,4**

[1] Leistungen wurden vorher nicht von DB Arriva erbracht.
[2] Rundungsdifferenzen möglich.

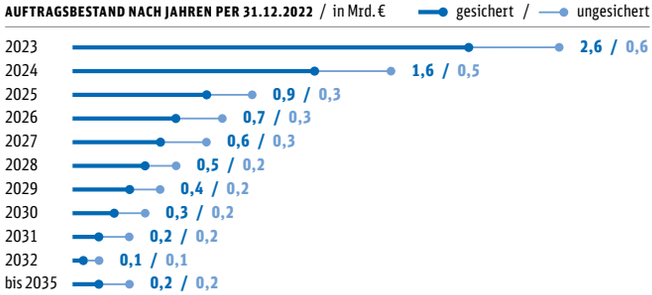
Auftragsbestand

AUFTRAGSBESTAND PER 31.12. / in Mrd. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
DB Arriva	11,0	13,6	–2,6	–19,1
gesichert	7,9	9,9	–2,0	–20,2
ungesichert	3,1	3,7	–0,6	–16,2

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

Insgesamt war der Auftragsbestand 2022 rückläufig. Den Zugängen aus erhaltenen Verkehrsverträgen i. H. v. rund 2,0 Mrd. € standen Abgänge i. H. v. rund 3,4 Mrd. € gegenüber, die im Wesentlichen auf erbrachte Leistungen und Änderungen der Annahmen i. H. v. –1,2 Mrd. € zurückzuführen sind. Die Änderungen der Annahmen beinhalten hauptsächlich den Verkauf der Aktivitäten in Schweden und Portugal 160.

AUFTRAGSBESTAND NACH JAHREN PER 31.12.2022 / in Mrd. € — gesichert / ungesichert



DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- In den Niederlanden hat Arriva OVpay eingeführt, eine neue Art des Ein- und Auscheckens in öffentlichen Verkehrsmitteln mit einer kontaktlosen Debit- oder Kreditkarte (einschließlich Mobiltelefonen). Diese Technologie ist bereits an mehreren Standorten in den Niederlanden verfügbar und wird sukzessive landesweit eingeführt. Bei vier Konzessionen, die DB Arriva betreibt, ist OVpay bereits im Einsatz.
- DB Arriva hat ein neues IT-Portal eingerichtet, das speziell zur Unterstützung eines neuen Innovationskonzepts mit dem Namen »The Ideas Engine« entwickelt wurde. Das neue Portal wurde bei DB Arriva eingeführt, um alle Mitarbeitenden zu ermutigen, ihre Ideen einzureichen. Die besten Ideen werden durch die Bereitstellung von Finanzmitteln für Pilotprojekte unterstützt, die dazu beitragen werden, den Geschäftsnutzen zu ermitteln.
- DB Arriva hat in Kroatien ein Kundenbindungsprogramm entwickelt und eingeführt. Kund:innen können an dem Programm über die mobile App von DB Arriva, über die Website oder durch Ausfüllen des Antragsformulars an den DB Arriva-Schaltern teilnehmen. Die Mitgliedschaft ist kostenlos und ermöglicht das Sammeln von Prämienpunkten über eine virtuelle oder physische Karte. Dieses neue Instrument wird dazu beitragen, neue Kund:innen zu gewinnen und bestehende Kund:innen zu binden.

GRI UMWELTMASSNAHMEN

- DB Arriva hat sich der Nachhaltigkeit verschrieben und ein Zero Emission Institute (ZEI) gegründet, um den Übergang zu saubereren Flotten in allen europäischen Märkten zu beschleunigen. Das ZEI fungiert als Kompetenzzentrum, auf das alle Geschäftsbereiche zurückgreifen können. Das Institut wird eine wichtige Unterstützung für Auftraggeber und Geschäftsbereiche von DB Arriva sein, indem es Wissen, Erfahrungen und bewährte Praktiken bei der Erprobung alternativer Kraftstoffe und der Umstellung von Flotten zur Reduzierung von Emissionen europaweit weitergibt.
- DB Arriva arbeitet in Italien, Ungarn, der Slowakei, Kroatien und den Niederlanden an Umweltprogrammen, die im Rahmen des LIFE-Programms (dem EU-Finanzierungsinstrument für Umwelt- und Klimaschutz) mit 5,3 Mio. € unterstützt werden. LIFE gewährt Zuschüsse für Projekte, die die Entwicklung der EU-Politik in einem der folgenden vier Bereiche fördern: Übergang zu sauberer Energie, Natur und biologische Vielfalt, Kreislaufwirtschaft und Lebensqualität, Eindämmung des Klimawandels und Anpassung an den Klimawandel. Die drei Projekte heißen LIFE H20BUS (Wassereinsparung), RE-BREATH (Luftqualität) und LIFE-CICLE (Kreislaufwirtschaft).
- 2022 hat DB Arriva weitere Schritte zum Ausbau alternativer Antriebstechnologien in der Flotte unternommen, z. B.:
  - DB Arriva hat in den Niederlanden einen Auftrag über 64 neue Elektrobusse grün. Nr. 63 erteilt. Die Busse sollen gegen Ende 2023 in den Regionen Uden, Den Bosch und Tilburg in Betrieb genommen werden.
  - Im März 2022 hat DB Arriva mit dabei unterstützt, eine Finanzierung der britischen Regierung für 74 neue emissionsfreie Busse in West Yorkshire und Hertfordshire zu sichern. DB Arriva UK Bus profitiert von der Finanzierung in beiden Regionen und kann so seine Nachhaltigkeitsambitionen und seine Bemühungen um eine emissionsfreie Flotte beschleunigen.
  - Im Frühjahr 2022 führte DB Arriva in Italien in den Regionen Friaul-Julisch Venetien und Venetien 16 neue, mit Biomethan (CNG) betriebene Busse ein, die zu den ersten Fahrzeugen dieser Art in diesen Regionen gehören, die im inner- und außerstädtischen Verkehr eingesetzt werden. Darüber hinaus wurde eine neue Ladeinfrastruktur installiert, mit dem Ziel, bis 2026 in Cremona eine vollständig elektrische Stadtflotte (32 Fahrzeuge) zu betreiben. Die ersten elf Elektrofahrzeuge werden gegen Ende 2023 in Betrieb genommen.
  - DB Arriva hat sich mit dem tschechischen Kraftstoffhändler Čepro und dem tschechischen Chemieunternehmen Spolchemie zusammengetan, um ein Projekt zum Einsatz von Wasserstoff im Schienenverkehr zu starten. DB Arriva plant die Anschaffung und den Betrieb eines Wasserstoffzuges, der den Personenverkehr v. a. auf nicht elektrifizierten Strecken in der Region Ústí nad Labem übernehmen und dort teilweise Diesellokomotiven ersetzen soll.

WEITERE EREIGNISSE

- DB Arriva hat in den Niederlanden die ersten Nachtzüge von Maastricht nach Schiphol in Betrieb genommen. Der Nachtzug wird Maastricht im Süden des Landes mit den großen Städten der Niederlande und dem Flughafen Schiphol verbinden. Eine zweite Verbindung wird ab Januar 2023 Groningen im Nordosten des Landes mit Schiphol verbinden. Dies ist das erste Mal, dass in den Niederlanden Open-Access-Dienste eingeführt werden.

GRI

DB ARRIVA	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Pünktlichkeit Schiene (Vereinigtes Königreich, Dänemark, Schweden, Niederlande, Polen und Tschechien) [1] in %	90,2	93,5	- 3,3	-	87,6
Kundenzufriedenheit Bus und Schiene im Vereinigten Königreich in ZI	73	77	- 4	-	78
Reisende Bus und Schiene in Mio.	1.546	1.308	+ 238	+ 18,2	2.214
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	6.167	4.663	+ 1.504	+ 32,3	12.617
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	884,5	947,6	- 63,1	- 6,7	1.065
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	100,0	109,2	- 9,2	- 8,4	168,9
Gesamtumsatz in Mio. €	4.214	4.069	+ 145	+ 3,6	5.410
Außenumsatz in Mio. €	4.212	4.067	+ 145	+ 3,6	5.405
EBITDA bereinigt in Mio. €	411	359	+ 52	+ 14,5	752
EBIT bereinigt in Mio. €	12	- 73	+ 85	-	289
Brutto-Investitionen in Mio. €	255	267	- 12	- 4,5	718
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	38.059	43.189	- 5.130	- 11,9	52.331
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	40.688	44.187	- 3.499	- 7,9	52.855
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,7	-	-	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	14,6	13,6	+ 1,0	-	14,9
Spezifische Treibhausgasemissionen Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Wageneinheiten) in %	- 16,0	- 17,3	+ 1,3	-	- 9,7
Spezifische Treibhausgasemissionen Bus im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	- 28,0	- 14,9	- 13,1	-	- 10,1

[1] Ab Juli 2022 ohne die verkauften Aktivitäten in Schweden 160.

- Im Januar 2022 hat DB Arriva in Italien einen neuen Zehnjahresvertrag für den Betrieb von Beförderungsdiensten für Schüler mit eingeschränkter Mobilität in der Hauptstadt Rom abgeschlossen. DB Arriva führt 246 neue Fahrzeuge ein, darunter 25 elektrische Kleinbusse, von denen 20 im Oktober 2022 in die Flotte aufgenommen wurden. Die Busse sind mit modernen Überwachungs- und Sicherheitssystemen ausgestattet.

BETEILIGUNGEN

- **Schweden:** Der Verkauf der Aktivitäten von DB Arriva in Schweden an das finnische Eisenbahnunternehmen VR Group wurde am 1. Juli 2022 abgeschlossen, nachdem die Transaktion im März 2022 angekündigt worden war. Die Transaktion führte zu einer Übertragung aller Aktivitäten und aller Mitarbeitenden von DB Arriva in Schweden.
- **Portugal:** Im Mai 2022 erzielte DB Arriva eine Vereinbarung mit dem israelischen Verkehrsunternehmen Dan Group über den Erwerb seines verbleibenden Busgeschäfts in Lissabon, Portugal. Die Transaktion wurde am 15. Dezember 2022 abgeschlossen.
- **Dänemark, Serbien und Polen:** Im September 2022 einigte sich DB Arriva mit dem Finanzinvestor Mutares auf den Verkauf der Aktivitäten in Dänemark und Serbien sowie des Busgeschäfts in Polen (ohne Schiene). Der Abschluss der Transaktion wird so schnell wie möglich angestrebt und für das zweite Quartal 2023 erwartet.

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

GRI

→ *Umsatz- und Leistungsentwicklung v. a. durch Erholungseffekte getrieben – Vor-Corona-Niveau noch nicht wieder erreicht.*

→ *Transformationsprogramm führt zu Kostensenkungen und einer verbesserten wirtschaftlichen Steuerung.*

→ *2022 stark beeinflusst von strategischer Entscheidung zum Rückzug aus Ländern, die nicht zum Kerngeschäft gehören, u. a. durch den Verkauf der Aktivitäten in Schweden und Portugal.*

Die Entwicklung 2022 wurde von zwei wesentlichen Faktoren beeinflusst:

- dem Erholungsprozess von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und
- dem Verkauf und den Auswirkungen der Vorbereitung des Verkaufs von Aktivitäten in Nicht-Kernländern (v. a. in Schweden mit einem Umsatzeffekt i. H. v. – 171 Mio. €).

Die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr ist gesunken, was v. a. auf extreme Wetterereignisse, Infrastrukturausfälle und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie auf die Auswirkungen von Streiks im Vereinigten Königreich zurückzuführen ist.

Die Kundenzufriedenheit bei UK Trains blieb unverändert. 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 Leistungsentwicklung hat sich wieder stark erholt, aber das Vor-Corona-Niveau ist noch nicht wieder erreicht worden. Insgesamt führten die Erholungseffekte zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen (Bus und Schiene) und der Betriebsleistung. Dämpfende Effekte ergaben sich aus dem Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich v. a. aufgrund des anhaltenden Erholungsprozesses deutlich verbessert, bleibt aber weiterhin angespannt. Das laufende Transformationsprogramm (mit dem ein Rahmen für das aktive Management des Geschäfts und des Portfolios geschaffen wurde), gezielte und fokussierte Investitionen und der Verkauf von Aktivitäten in Märkten, die weniger attraktiv sind und nicht zum Kern der Wachstumsstrategie gehören (Nicht-Kernaktivitäten), hatten einen zusätzlichen positiven Effekt.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt positiv:

- **Umsatz:** Anstieg v. a. aufgrund von Corona-Erholungseffekten in allen Sparten sowie höheren Bestellerentgelten aufgrund allgemeiner Preisanpassungen. Der Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten, insbesondere in Schweden, hatte einen dämpfenden Effekt.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** erheblicher Rückgang (–15,8 %/–68 Mio. €) aufgrund geringerer staatlicher Corona-Unterstützungsmaßnahmen infolge der Nachfrageerholung.

Die Aufwandsseite blieb weitgehend unverändert. Positive Verkaufseffekte wurden durch höhere Treibstoffpreise, leistungsbezogene Aufwandssteigerungen und negative Wechselkurseffekte fast vollständig kompensiert:

- **Personalaufwand:** spürbarer Rückgang (–6,0 %/–129 Mio. €) v. a. aufgrund des Verkaufs der Aktivitäten in Schweden, eines Reviews der Aktivitäten in Dänemark und des Wegfalls von pensionsbezogenen Einmaleffekten im Vorjahr.
- **Abschreibungen:** Rückgang (–7,6 %/–33 Mio. €) hauptsächlich aufgrund von Verkaufseffekten sowie aufgrund einer Änderung der Bilanzierung von geleasten Vermögensgegenständen bei Chiltern Railways. Teilweiser Ausgleich durch Effekte aus Änderungen in der Abschreibungsmethode für Busse.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang (–1,1 %/–6 Mio. €) v. a. durch den Wegfall von rückstellungsbedingten Auflösungseffekten im Vorjahr. Effekte aus der Umgliederung von Managementgebühren für die Zentralisierung von Abteilungen bei UK Bus (die in den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgeglichen wurden), Erholungseffekte sowie negative Wechselkurseffekte wirkten sich teilweise kompensierend aus.

Der deutliche Anstieg des Materialaufwands kompensierte die Entwicklung fast vollständig:

- **Materialaufwand:** Der deutliche Anstieg (+11,6 %/+167 Mio. €) ist v. a. auf höhere Aufwendungen für Energie, Instandhaltung und Schienenersatzverkehre sowie auf Wechselkurseffekte zurückzuführen. Der Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten hatte einen dämpfenden Effekt.

Die Investitionen gingen infolge des Wegfalls hoher Investitionen in den Niederlanden und der Slowakei im Vorjahr zurück. Der Verkauf von Nicht-Kernaktivitäten hatte ebenfalls einen reduzierenden Effekt.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging in allen Sparten zurück, v. a. in Mainland Europe aufgrund von Verkaufseffekten. Die Umstrukturierung der Geschäftsfeldzentrale begann 2022 und führte auch zu einer Verringerung der Mitarbeitendenzahl.

Im Vergleich zu 2020 blieb die Mitarbeitendenzufriedenheit stabil.

Der Anteil der Frauen ist leicht gestiegen.

Die spezifischen CO_2e-Emissionen bezogen auf das Referenzjahr 2006 haben sich im Schienenverkehr v. a. infolge des Verkaufs elektrifizierter Verkehre in Schweden leicht verschlechtert. Im Busverkehr hat sich das Niveau hingegen deutlich verbessert, im Wesentlichen infolge der Außerbetriebnahme alter, ineffizienter Busse.

Sparte UK Bus

⟶ *Erholung geht weiter, aber Auswirkungen der Corona-Pandemie sind noch spürbar.*

⟶ *Geringere staatliche Unterstützungsmaßnahmen glichen Erholungseffekte teilweise aus.*

⟶ *Zusätzliche Belastungen durch Streiks, Fahrer:innenmangel, Inflationsdruck, Tarifeffekte und höhere Kraftstoffpreise.*

			Veränderung		
SPARTE UK BUS	**2022**	2021	absolut	%	2019
Reisende in Mio.	539,0	402,3	+136,7	+34,0	716,5
Betriebsleistung in Mio. Buskm	282,6	304,9	–22,3	–7,3	345,9
Gesamtumsatz in Mio. €	943	861	+82	+9,5	1.076
Außenumsatz in Mio. €	943	861	+82	+9,5	1.074
EBITDA bereinigt in Mio. €	88	48	+40	+83,3	134
EBIT bereinigt in Mio. €	–29	–48	+19	–39,6	44
Brutto-Investitionen in Mio. €	62	50	+12	+24,0	64
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	13.161	13.398	–237	–1,8	15.130

UK Bus verzeichnete einen Anstieg der Fahrgastzahlen nach dem Wegfall von coronabedingten Einschränkungen wie z. B. Shutdowns Anfang 2021.

Die Fahrpläne wurden an das aktuelle Leistungsniveau angepasst, wodurch das Regionalverkehrsangebot reduziert wurde.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich verbessert. Umsatzwachstum und niedrigere Aufwendungen übertrafen die negativen Effekte der rückläufigen staatlichen Corona-Unterstützungsmaßnahmen und von Kostensteigerungen. Die operativen Ergebnisgrößen haben sich verbessert.

Die Ertragsentwicklung war insgesamt positiv:

- **Umsatz:** Die Entwicklung hat sich v. a. aufgrund der Nachfrageerholung und positiver Wechselkurseffekte verbessert.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** deutlicher Rückgang, v. a. durch geringere Corona-Unterstützungsmaßnahmen aufgrund der Nachfrageerholung. Dämpfend wirkten sich u. a. positive Wechselkurseffekte aus.

Auf der Aufwandsseite führten v. a. geringere Personalaufwendungen zu einem Rückgang:

- **Personalaufwand:** Rückgang aufgrund des Wegfalls von Einmaleffekten aus der Schließung von Pensionsplänen in den Vorjahren und Effekten aus einem geringeren Personalbestand. U. a. negative Wechselkurseffekte wirkten sich gegenläufig aus.
- **Materialaufwand:** Der Rückgang ist auf niedrigere Wartungsaufwendungen zurückzuführen, die teilweise durch höhere Energiepreise und negative Wechselkurseffekte ausgeglichen wurden.

Der Aufwandsrückgang wurde durch den Anstieg der Abschreibungen teilweise kompensiert:

- **Abschreibungen:** Anstieg aufgrund von Änderungen der Abschreibungsmethode für Busse.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg infolge der Reklassifizierung von Umlagen durch die Zentralisierung von Abteilungen (Ausgleich in den sonstigen betrieblichen Erträgen) und negativer Wechselkurseffekte.

Die Investitionen stiegen deutlich an, was v. a. auf ein Projekt für ein neues Depot und den Anstieg der Investitionen in Gesundheit und Sicherheit sowie auf die Neubewertung von Vermögenswerten (IFRS 16) zurückzuführen ist.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging aufgrund der geringeren Betriebsleistung und der anhaltenden Herausforderungen im Zusammenhang mit Krankheit und Betriebsabläufen spürbar zurück.

Sparte UK Trains

→ *Anhaltende Corona-Erholung der Fahrgelderlöse, teilweise durch Auswirkungen des Anstiegs der Lebenshaltungskosten aufgezehrt.*

→ *Geringere staatliche Unterstützungsmaßnahmen durch Corona-Erholungseffekte weitgehend ausgeglichen.*

→ *Mehraufwand durch höhere Energiepreise aufgrund der Auswirkungen des Ukraine-Kriegs.*

→ *Entwicklung beeinflusst durch strukturelle Veränderungen aufgrund des neuen Vertrags für Chiltern Railways.*

			Veränderung		
SPARTE UK TRAINS	**2022**	2021	absolut	%	2019
Reisende in Mio.	173,1	118,6	+ 54,5	+ 46,0	354,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	4.658	2.863	+ 1.795	+ 62,7	10.264
Betriebsleistung in Mio. Trkm	49,4	48,0	+ 1,4	+ 2,9	115,8
Gesamtumsatz in Mio. €	1.227	1.141	+ 86	+ 7,5	2.190
Außenumsatz in Mio. €	1.189	1.107	+ 82	+ 7,4	2.137
EBITDA bereinigt in Mio. €	46	34	+ 12	+ 35,3	220
EBIT bereinigt in Mio. €	27	0	+ 27	–	80
Brutto-Investitionen in Mio. €	11	6	+ 5	+ 83,3	277
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.747	4.844	– 97	– 2,0	11.215

Die Leistungsentwicklung bei UK Trains ist hauptsächlich auf Corona-Erholungseffekte zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich verbessert. Die positiven Auswirkungen durch die Corona-Erholung wurden nur teilweise durch geringere staatliche Unterstützungsmaßnahmen und zusätzliche Ausgaben kompensiert. Infolgedessen stiegen die operativen Ergebnisgrößen.

Die Ertragsentwicklung war deutlich besser:

- **Umsatz:** Anstieg aufgrund höherer Fahrgelderlöse infolge der Leistungsentwicklung sowie positiver Wechselkurseffekte. Niedrigere staatliche Corona-Unterstützungsmaßnahmen glichen dies teilweise aus.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg hauptsächlich aufgrund von abgeschlossenen Vergleichsverhandlungen und höheren Erträgen im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehren.

Auf der Aufwandsseite führten preis- und mengenbedingte Aufwandssteigerungen sowie Wechselkurseffekte zu höheren Aufwendungen:

- **Materialaufwand:** signifikanter Anstieg, hauptsächlich aufgrund preis- und mengenbezogen höherer Treibstoffaufwendungen sowie negativer Währungskurseffekte.
- **Personalaufwand:** blieb unverändert. Negative Währungskurseffekte wurden größtenteils durch eine geringere Mitarbeitendenzahl ausgeglichen.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** blieben ebenfalls unverändert.

Der Rückgang der Abschreibungen kompensierte dies teilweise:

- **Abschreibungen:** deutlicher Rückgang aufgrund einer Änderung in der Bilanzierung von geleasten Vermögensgegenständen bei Chiltern Railways.

Die Investitionen stiegen, v. a. aufgrund deutlich höherer Zuschüsse für Investitionen in rollendes Material bei Chiltern Railways im Zusammenhang mit dem neuen National Rail Contract.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging aufgrund von freiwilligen Abfindungsregelungen und Rückgängen in der Bordgastronomie leicht zurück.

Sparte Mainland Europe

→ *Fortgesetzte Corona-Erholung (insbesondere in den Niederlanden, Tschechien, Italien und Kroatien).*

→ *Verkauf von Aktivitäten in Schweden und Portugal und Vorbereitung des Verkaufs von Aktivitäten in Dänemark, Serbien und Polen haben dämpfenden Effekt.*

→ *Mehrbelastungen durch höhere Energiepreise und weitere deutliche Kostensteigerungen.*

			Veränderung		
SPARTE MAINLAND EUROPE	**2022**	2021	absolut	%	2019
Reisende Bus in Mio.	763,9	696,0	+67,9	+9,8	1.018
Reisende Schiene in Mio.	70,2	91,2	-21,0	-23,0	125,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	1.509	1.800	-291	-16,2	2.353
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	601,8	642,7	-40,9	-6,4	719,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	50,6	61,2	-10,6	-17,3	53,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.259	2.258	+1	-	2.321
Außenumsatz in Mio. €	2.079	2.098	-19	-0,9	2.182
EBITDA bereinigt in Mio. €	324	340	-16	-4,7	402
EBIT bereinigt in Mio. €	65	44	+21	+47,7	174
Brutto-Investitionen in Mio. €	181	210	-29	-13,8	377
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	19.812	24.585	-4.773	-19,4	25.572

2022 wurden einige Länderaktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft gehören, verkauft (Schweden und Portugal) oder für den Verkauf vorbereitet (Dänemark, Serbien und das polnische Busgeschäft). Daraus resultiert eine eingeschränkte Vergleichbarkeit mit Vorjahren.

Die Leistungsentwicklung war differenziert. Positive Effekte, die auf eine Erholung der Nachfrage zurückzuführen sind, wurden durch die Auswirkungen der Verkäufe ausgeglichen:

- **Schienenverkehr:** Leistungsrückgang ist auf den Verkauf der Aktivitäten in Schweden zurückzuführen. Erholungseffekte in allen Ländern hatten eine positive Wirkung.
- **Busverkehr:** Zahl der Fahrgäste stieg v. a. aufgrund der Corona-Erholung, teilweise kompensiert durch die Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten. Die Betriebs- und die Verkehrsleistung gingen durch die Auswirkungen der Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung wurde v. a. durch die Verkäufe, ein effektives Portfoliomanagement und die Corona-Erholung getrieben. Das bereinigte EBITDA sank, während das bereinigte EBIT deutlich stieg:

- **Umsatz:** im Wesentlichen unverändert. Die Erholung der Nachfrage und höhere Konzessionsabgaben aufgrund der vertraglichen Indexierung in den Niederlanden, der Slowakei und in Tschechien wurden durch Verkaufseffekte von Nicht-Kernaktivitäten ausgeglichen.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** erheblicher Rückgang, der hauptsächlich auf eine Verringerung der staatlichen Corona-Unterstützungsmaßnahmen in den Niederlanden und die Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten zurückzuführen ist. Höhere staatliche Unterstützungsleistungen in Italien hatten einen dämpfenden Effekt.

Die Aufwandsseite wurde stark durch Rückgänge infolge der Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten beeinflusst, die teilweise durch höhere Energiekosten und Erholungseffekte ausgeglichen wurden:

- **Personalaufwand:** starker Rückgang. Effekte aus einer gesunkenen Mitarbeitendenzahl (hauptsächlich durch Verkäufe) und positive Wechselkurseffekte wurden teilweise durch höhere Kosten aufgrund des Fahrer:innenmangels ausgeglichen.
- **Abschreibungen:** Der Rückgang ist hauptsächlich auf die Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten zurückzuführen.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Rückgang hauptsächlich aufgrund des Wegfalls von rückstellungsbezogenen Einmaleffekten im Vorjahr. Erholungsbedingt höhere Kosten in den Niederlanden hatten einen dämpfenden Effekt.

Der signifikante Anstieg des Materialaufwands hatte eine dämpfende Wirkung:

- **Materialaufwand:** Anstieg ist insbesondere auf höhere Treibstoffkosten und höhere Aufwendungen für eingekaufte Dienstleistungen infolge der Corona-Erholung zurückzuführen. Aus den Verkäufen von Nicht-Kernaktivitäten und dem Transformationsprogramm resultierten aufwandsmindernde Effekte.

Der Rückgang der Investitionen resultierte aus den Verkäufen von Nicht-Kernaktivitäten sowie aus dem weitestgehenden Abschluss von Investitionsprojekten im Vorjahr.

Die Zahl der Mitarbeitenden ging aufgrund der Verkäufe von Nicht-Kernaktivitäten sowie des Reviews des Geschäfts in Dänemark deutlich zurück.

Geschäftsfeld DB Schenker

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Landverkehr

EUROPA

- Der europäische Landverkehrsmarkt war 2022 geprägt von Frachtraten auf Rekordhöhen, knappen Kapazitäten und anhaltend hoher Transportnachfrage.
- Die hohe Nachfrage traf auf eine Verknappung und Verteuerung des Transportangebots, v. a. hervorgerufen durch einen Fahrer:innenmangel und steigende Diesel- sowie Energiepreise. Das Transportpreisniveau stieg in der Folge spürbar an, verstärkt noch insbesondere durch den Ukraine-Krieg und die starke Inflation. Sendungsströme veränderten sich zudem leicht von interkontinentalen hin zu stärker intraeuropäischen Strömen. Investitionen in digitale Plattformen zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage von Transportkapazitäten erhöhten den ohnehin aufgrund des intensiven Wettbewerbs bestehenden Druck auf die Margen. Ende 2022 bestanden im Markt Rezessionserwartungen, getrieben durch die bereits sinkenden Zahlen für die Industrieproduktion, die sich jedoch noch nicht auf die Transportnachfrage auswirkten.
- DB Schenker behauptete seine marktführende Position.

AMERICAS

- Nach einer sehr dynamischen Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2022 hat sich der Markt in den USA und Kanada wieder deutlich entspannt. Die Verfügbarkeit von Lkw-Ganzladungskapazitäten ist in den ersten neun Monaten erheblich gestiegen. In der Folge sind die Spotraten, d. h. die nicht vertraglich geregelten Transportpreise, stark gesunken. In den USA waren die Lagerbestände an Konsumgütern bis ins späte dritte und vierte Quartal hoch. In Verbindung mit dem Inflationsdruck und der Abschwächung auf dem Wohnungsmarkt führt dies zu einer weiteren Dämpfung der Transportnachfrage.
- Die Volumina in Mexiko und Kanada folgten im Allgemeinen den Trends in den USA, allerdings in deutlich geringerem Maße als in Nordamerika insgesamt.

ASIEN/PAZIFIK

- Das Transportgeschäft im Inland hat v. a. in China nach der Aufhebung von coronabedingten Restriktionen einen starken Anstieg der Nachfrage erlebt. Ebenfalls positiv wirkten sich die Grenzöffnungen auf den innerasiatischen Landverkehr aus, der Anstieg wurde jedoch etwas durch die Preis- und Kapazitätsentwicklungen in der Luft- und Seefracht gedämpft.
- Das Transportgeschäft auf dem eurasischen Korridor ist seit dem Beginn des Ukraine-Kriegs stark eingebrochen und verzeichnete einen Umsatzrückgang von über 30 %.

Luftfracht

Nach einem starken Start in 2022, in dem im ersten Quartal die starken Vorjahreszahlen noch übertroffen wurden, konnte sich die Luftfracht im weiteren Jahresverlauf den allgemeinen Umfeldbedingungen nicht entziehen. V. a. die rückläufige Transportnachfrage, der Ukraine-Krieg und Corona-Beschränkungen in China beeinflussten den Markt negativ. Insgesamt ging das transportierte Volumen in der Luftfracht 2022 zurück (–4,6 %).

Bereits in den Sommermonaten 2022 waren Anzeichen für eine Abschwächung der Nachfrage zu beobachten. Dieser Trend setzte sich fort und beschleunigte sich im letzten Quartal 2022. Bei gleichzeitiger Zunahme der Kapazitäten verschoben sich so die Marktgleichgewichte von Angebot und Nachfrage auf den meisten Relationen. In diesem zunehmend herausfordernden Marktumfeld verzeichnete DB Schenker einen Volumenrückgang leicht oberhalb des Gesamtmarktes.

Seefracht

Nach erfolgreichem ersten Halbjahr 2022 war das zweite Halbjahr 2022 durch stark sinkende Seefrachtraten und Mengen charakterisiert. Der Ukraine-Krieg setzte die Energiekosten in Europa unter Druck. Auch die gestiegene Inflation sowie voll ausgelastete Lager schwächten über sinkende Importmengen die Transportnachfrage. Bei gleichzeitig steigenden Transportkapazitäten sanken die Frachtraten: Seit dem Höchststand im Januar 2022 sind die Frachtraten auf allen Haupthandelsrouten von Asien ausgehend um 80 % gefallen, das Ratenniveau befand sich Anfang 2023 fast wieder auf Vor-Corona-Niveau. Die beendeten Streiks sowie die Auflösung der Staus vor den Häfen steigerten die Zuverlässigkeit der Reedereien und die Pünktlichkeit der Transporte.

Infolge der auftretenden Herausforderungen waren die Volumina bei DB Schenker rückläufig, die Entwicklung war aber auf Augenhöhe mit dem Wettbewerb.

Kontraktlogistik

Nach der Erholung auf das Vor-Corona-Niveau setzte der Markt für Kontraktlogistik 2022 sein Wachstum fort. Positiv entwickelten sich dabei die Bereiche E-Commerce (Omnichannel), Gesundheitswesen, Elektronik (5G, Cloud, Mikrochips) und Konsumgüter. Die Automobilindustrie hingegen entwickelte sich unterdurchschnittlich.

Trotz hoher Investitionen in den vergangenen Jahren ist eine weltweite Verknappung von freien Lagerflächen zu beobachten, größtenteils zurückzuführen auf das coronabedingte

GRI

DB SCHENKER – AUF EINEN BLICK

Sparten

Landverkehr
- Paketsendungen
- Systemverkehre
- Direktverkehre

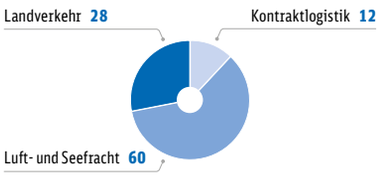
Luft- und Seefracht
- Luftfracht: allgemeine Luftfrachtprodukte, Charterservices, intermodale Lösungen
- Seefracht: Stückgutsendungen, Container-Komplettladungen, intermodale Lösungen, Kühlcontainer
- Weitere: u. a. Messe- und Kunstlogistik, Anlagen- und Projektlogistik, Sport- und Eventlogistik, Spezialtransporte

Kontraktlogistik
- After Market / Reverse Logistics
- Finished Goods
- Cloud Logistics
- E-Commerce
- Medizinische Geräte / Healthcare

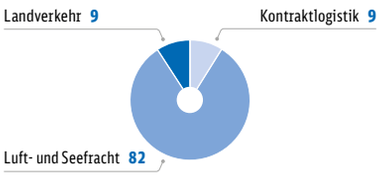
Sonstige
Unterstützung der Sparten durch zentrale Funktionen wie Produktion, Vertrieb, Finanzen, Personal und IT

Struktur

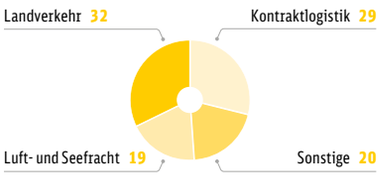
UMSATZ / in %



EBIT / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende
- Rund 76.600

Fahrzeuge
- Rund 33.700 regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge (inkl. externer, ohne Spotmarkt)

Netzwerke und Infrastruktur
- Mehr als 1.850 Standorte in über 130 Ländern,
- davon rund 430 Standorte im Landverkehr und
- rund 550 weltweite Standorte in der Luft- / Seefracht
- Rund 8,6 Mio. m² Lagerfläche in der Kontraktlogistik weltweit

Weitere Produktionsfaktoren
- Kraftstoffe
- Strom
- Wasser

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente
- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Chemicals, Consumer, Electronics, Healthcare, Industrials, Retail und Semicon / Solar

Nutzenversprechen
- DB Schenker bietet weltweit kundenorientierte, zuverlässige und umweltfreundliche integrierte Lösungen bei Transport und Lagerhaltung.

Kundenzugang / -bindung
- Geschäftsstellen mit Flächenvertrieb
- Key-Account-Management
- E-Services

Schlüsselaktivitäten
- Globale Netzwerke planen und betreiben
- Transport- und Lagerhaltungsleistungen durchführen / organisieren
- Frachtraum einkaufen
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS[1)]

Sendungen im Landverkehr
- 103 Mio.

Luftfrachtvolumen (Export)
- 1,3 Mio. t

Seefrachtvolumen (Export)
- 1,9 Mio. TEU

OUTCOMES[2)]

EBIT bereinigt
- 1.841 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit
- ZI von 4,0

Kundenzufriedenheit
- ZI von 70

CO_2-Emissionen
- – 29,4 % (Landverkehr)
- – 16,2 % (Luftfracht)
- – 67,2 % (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Stand 2022 bzw. per 31. Dezember 2022.
[1)] Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.
[2)] Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Wachstum in den Bereichen E-Commerce und Gesundheitswesen. Die Investitionen in neue Lagerkapazitäten entwickeln sich aufgrund stark gestiegener Preise für Baumaterialien, knapper Bauflächen, steigender Material- und Finanzierungskosten gegenwärtig rückläufig.

DB Schenker konnte durch sein geografisch und nach Marktsektoren diversifiziertes Portfolio übergreifend eine leichte Zunahme seiner Marktanteile verzeichnen, v. a. in den Regionen Mittlerer Osten und Afrika und Asien / Pazifik.

GESCHÄFTSMODELL

Als integrierter Transport- und Logistikdienstleister bedient DB Schenker etablierte Märkte und aufstrebende Volkswirtschaften mit einem weltweiten Netzwerk:

- **Landverkehr:** Das Netzwerk von DB Schenker verbindet die wichtigsten Wirtschaftsregionen in Europa. Das Angebot umfasst zeit- und kostenoptimierte Dienstleistungen für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehre sowie europaweite Tür-zu-Tür-Lösungen. Der Landverkehr in Amerika stellt ein zunehmend wichtiger werdendes Aktivitätsfeld dar. Neben der Bedienung der nordamerikanischen Märkte werden die Aktivitäten in Südamerika ausgedehnt. Im Wachstumsmarkt Asien weitet DB Schenker das Landtransportgeschäft ebenfalls aus.
- **Luft- und Seefracht:** Als einer der weltweit führenden Anbieter bietet DB Schenker die gesamte Palette der Dienstleistungen in diesem Segment.
- **Kontraktlogistik:** Das Leistungsangebot umfasst alle Stufen der Wertschöpfungskette – vom Lieferanten über den Produzenten/Handel bis zum Endkunden und zum Ersatzteilservice. Kernkompetenz ist die Planung und Abwicklung globaler Lieferketten, darunter auch nachhaltige Logistikkonzepte.

DB Schenker verfügt über eine weltweite Kundenbasis mit breitem Branchenmix und einem Fokus auf Industriekunden. Der Vertical-Market-Ansatz verfolgt das Ziel, branchenspezifische Lösungen zu entwickeln. Wichtige Großkunden werden mit maßgeschneiderten Lösungen betreut.

In der Luft- und Seefracht agiert DB Schenker ausschließlich als Spediteur ohne eigene Flugzeuge und Schiffe, im Bereich der Luftfracht jedoch mit einer zeitlich diversifizierten Charterstrategie auf den Main Tradelanes. Dagegen werden in Teilen des Landverkehrs eigene Fahrzeuge und Ladegefäße verwendet. Umschlagterminals sowie Lagerhäuser sind meist unser Eigentum oder längerfristig angemietet. Wichtige Partner sind neben Fluggesellschaften und Reedereien in der Luft- und Seefracht auch im Landverkehr Subunternehmer für die Durchführung von Transporten.

Das Leistungsvolumen wird in Abhängigkeit von der Sparte gemessen:

- im Landverkehr ist es die Anzahl der Sendungen,
- in der Luftfracht sind es die abgerechneten Tonnen, und
- in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen.

In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße. Marktvergleiche werden hier i. d. R. auf Umsatzbasis durchgeführt.

DB Schenker hat eine relativ geringe Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe. Rund 70 % des Umsatzes der Transportsparten werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber dar. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist v. a. ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt insbesondere für die Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist eine effektive IT-Unterstützung von besonderer Bedeutung.

Die wichtigsten Einnahmequellen sind Transport- und Logistikdienstleistungen, einschließlich Dienstleistungen mit zusätzlicher Wertschöpfung, die sich auf die strategischen Bereiche Aftermarket, Cloud, Finished Goods Fulfillment, Omnichannel und medizinische Geräte konzentrieren, wobei der Schwerpunkt auf der Betreuung der Elektronik-, Gesundheits-, Industrie- und E-Mobilitäts-Branche liegt.

MÄRKTE UND STRATEGIE

GRI

DB Schenker ist in allen relevanten Marktsegmenten gut aufgestellt. Die Vision von DB Schenker ist es, der weltweit führende integrierte Transport- und Logistikanbieter zu sein. Um dies zu erreichen, will DB Schenker seine Marktpositionen weiter stärken und ausbauen.

Mit der neuen UNLEASH-Strategie will DB Schenker seine Organisation zukunftssicher machen: durch Kundenorientierung, leistungsfähige Mitarbeitende und dynamisches Wachstum – und v. a., indem wir den Kunden in den Mittelpunkt unseres Handelns stellen. Anfang 2022 wurde ein umfassendes Transformationsprogramm initiiert, um den Wandel voranzutreiben und sich dabei auf fünf kritische Erfolgsfaktoren zu konzentrieren: Marktkompetenz, Arbeitskultur, unternehmerische Nachhaltigkeit, digitale und prozessuale Exzellenz sowie wirtschaftliche Stärke. Diese fünf Erfolgsfaktoren werden durch ehrgeizige ESG-Ziele ergänzt, um bis 2040 klimaneutral zu werden.

Darüber hinaus gewinnt die Digitalisierung als Treiber der Disruption in der Logistikbranche zunehmend an Bedeutung. DB Schenker konzentriert sich daher darauf, die effektivsten Tools und Prozesse zu entwickeln, um seine Kunden zu bedienen. Hier werden Initiativen wie datengesteuerte Geschäftsmodelle, Online-Plattformen und technische Innovationen auf globaler Ebene gefördert.

Fortschritte bei der Umsetzung der UNLEASH-Strategie

2022 wurden zahlreiche Initiativen umgesetzt:

- **Marktkompetenz:** Ziel ist es, spezifische Herausforderungen und Chancen der Geschäftsbereiche zu meistern, um die Kundenbedürfnisse stets optimal zu bedienen. 2022 hat DB Schenker mit der Akquisition von USA Truck 168

gezielt die Aktivitäten im US-Markt ausgebaut, um die Bedürfnisse der Kunden besser zu bedienen und sein Leistungsangebot im Markt abzurunden.

- **Unternehmerische Nachhaltigkeit:** DB Schenker hat seine Bemühungen im Bereich ESG erweitert und intensiviert. 2022 hat DB Schenker ein zentrales ESG-Team eingerichtet und sich wichtige strategische ESG-Ziele gesetzt: Dazu gehören Erhöhung des Frauenanteils auf 50 % bis 2030 (für leitende Angestellte 30 % bis 2030), Etablierung eigener ESG-Ratings bis Ende 2023 und Reduzierung der Kohlenstoffemissionen um 50 % für alle Bereiche des europäischen Landverkehrs bis 2030.
- **Unsere Arbeitskultur:** 2022 führte DB Schenker neue Arbeitsmethoden ein, um ein Umfeld zu schaffen, in dem die Mitarbeitenden ihr volles Potenzial entfalten können. Dazu zählen auch »Company Hacks« (Techniken und Methoden zur Förderung der agilen Zusammenarbeit), die eine funktionellere und engagiertere Arbeitsweise ermöglichen und eine Kultur stärken, die auf Entscheidungsfindung und Eigenverantwortung ausgerichtet ist.
- **Digital- und Prozessexzellenz:** Im Rahmen zahlreicher Initiativen und Projekte hat DB Schenker 2022 seine Digital- und Prozessexzellenz weiter ausgebaut. Dies betrifft sowohl die Optimierung von Prozessen in den einzelnen Geschäftsbereichen, als auch die Entwicklung einer übergreifenden Digitalstrategie zur Sicherung und zum Ausbau einer führenden Position in diesem Bereich.
- **Wirtschaftliche Stärke:** Insbesondere das UNLEASH-Teilprojekt »Organisationale Fitness« zielt darauf ab, Gemeinkosten zu reduzieren, die Organisation zu verschlanken und Berichtswege neu zu ordnen, um DB Schenker agiler, schlanker und effizienter zu machen. Während 2022 v. a. der konzeptionellen Vorbereitung gewidmet war, erfolgt ab 2023 die Umsetzung.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

- DB Schenker hat AutoStore, ein automatisiertes Ware-zum-Kunden-System, implementiert, um die Logistik für MQ Marqet, einen führenden Einzelhändler für hochwertige Mode in Schweden, zu verbessern. Die automatisierte Lösung für die Online-Bestellabwicklung und das Retourenhandling, die in Göteborg betrieben wird, setzt Maßstäbe für eine nachhaltige und agile Logistik und stärkt damit die Position von DB Schenker im E-Commerce.
- Auf seiner ersten Produktshow präsentierte DB Schenker zahlreiche digitale Innovationen aus allen Bereichen. Dazu gehörte auch eine neue Virtual-Warehouse-Lösung, die auf ein Netzwerk von On-Demand-Produktionsdienstleistern setzt. Das virtuelle Lager senkt die Lieferkosten, verkürzt die Lieferzeiten und schont die Umwelt.
- Schenker Ventures beteiligt sich am Start-up Warehousing1, das eine Plattform für E-Commerce-Fulfillment anbietet. Es ist das erste Investment der neuen Venture-Capital-Einheit von DB Schenker. Daneben nehmen an der Serie-A-Runde von Warehousing1 auch weitere bekannte Venture-Capital-Investoren teil. Die Corona-Pandemie hat einen Boom beim Online-Einkauf ausgelöst. Verbrauchermarken weltweit haben ihre Verkaufskanäle an die neue Marktsituation angepasst. Dadurch ist eine Vielzahl an neuen Varianten des Online-Shoppings entstanden. Warehousing1 greift diesen Trend auf.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

- **Sustainable Aviation Fuel (SAF)** ist aktuell für alle Flüge zu allen Flughäfen weltweit verfügbar, was eine signifikante Erweiterung zu unseren bestehenden CO_2e-neutralen Luftfrachtlösungen darstellt. SAF wird aus Bioabfällen gewonnen, z. B. aus gebrauchten Speiseölen. DB Schenker hat 2022 11.444 t SAF gekauft, was mehr als 36.000 t CO_2e eingespart hat. Mit Lenovo hat sich 2022 ein weiterer Großkunde aus der IT-Branche DB Schenker und Lufthansa Cargo auf dem Weg zu grüneren Lieferketten angeschlossen und lässt nun wöchentlich 20 t Fracht von Shanghai nach Frankfurt am Main fliegen. Der CO_2e-neutrale Frachtflug ist die einzige regelmäßige Vollcharterverbindung der Welt, die zu 100 % durch SAF abgedeckt ist.
- **Eco Warehouses:** Nach einer umfassenden Modernisierung eröffnete DB Schenker im niederländischen Tilburg sein 50. zertifiziertes Eco Warehouse. Eco Warehouses grün. Nr. 112 sind Teil eines integrierten Konzepts, das es ermöglicht, Lagerhäuser energieeffizient zu betreiben, das Wohlbefinden der Mitarbeitenden verbessert und den CO_2-Ausstoß deutlich reduziert. Das Green Dubai Logistics Center III (DLC III) ist ein modernes, umweltfreundliches Logistikzentrum mit 37.000 m² Lagerfläche (einschließlich einer 5.000 m² großen Mezzaninfläche für Mehrwertdienste und Ersatzteillager), temperaturgesteuerten Bereichen und Zonen mit Umgebungstemperatur. Es wird mit 100 % erneuerbarer Energie betrieben. Damit stieg die Gesamtfläche der Kontraktlogistik in Dubai seit Juni 2022 auf 84.000 m².
- **Sustainable Cities:** Das Konzept der Sustainable Cities wurde von DB Schenker entwickelt, um Städte auszuzeichnen, die lokale Verantwortung bezüglich einer Vielzahl von Aktivitäten übernehmen und Vorbild für verantwortungsbewusstes Handeln im lokalen Umfeld sind. Seit 2020 haben Städte, in denen DB Schenker tätig ist, die Möglichkeit, sich als Sustainable Cities zu bewerben. Die Kandidaten müssen ihre Leistung in vier Kategorien demonstrieren: Verringerung der Umweltbelastung, nachhaltige Innovation, Erhöhung der Konnektivität, Partner-

schaften und Engagement. In mindestens drei der vier Nachhaltigkeitsbereiche müssen die Städte aktiv sein und es müssen konkrete KPIs und Ziele erreicht werden. Sustainable Cities in 2022 waren: Oslo, Helsinki, Shanghai, Singapur, Paris, Göteborg, Rennes, Dubai und Sydney.

- **Klimafreundliche Seetransporte:** Als erster Logistiker der Welt bietet DB Schenker regelmäßig klimafreundliche Seetransporte im Containerverkehr an. Gemeinsam mit der französischen Reederei CMA CGM hat DB Schenker sichergestellt, dass über 2.500 t Biokraftstoff zur Verfügung stehen, die dem Bedarf für alle LCL-Transporte (Less than Container Load) und zusätzliche FCL-Transporte (Full Container Load) von DB Schenker durch CMA entsprechen. Der Kraftstoffbedarf für die Transporte mit CMA wird dabei mit klimafreundlichen Biokraftstoffen abgedeckt, durch die Treibhausgasemissionen bilanziell im Umfang von rund 80 % im Vergleich zu Schiffsdiesel vermieden werden. Das eingekaufte Kraftstoffvolumen ermöglichte die Einsparung von rund 7.000 t CO_2e und zählte 2022 zu den bedeutendsten Käufen von Biokraftstoffen in der Seefracht.
- **Klimafreundliche Landtransporte:** Die Zahl der für DB Schenker fahrenden batterieelektrischen Fahrzeuge grün. Nr. 122 belief sich 2022 auf rund 130 Fahrzeuge. Darunter befinden sich verschiedene Modelle und Hersteller.
  - DB Schenker hat 2022 den ersten elektrischen eActros aus Serienproduktion in Betrieb genommen.
  - Auf der Insel Gotland (Schweden) hat DB Schenker die Verantwortung für die gesamte Distribution übernommen und setzt dabei komplett auf Elektro- und Hybridfahrzeuge. Die Hybride werden mit HVO betrieben, wenn sie nicht im Elektromodus sind.
  - Mit dem Leasing-Start-up hylane hat DB Schenker 2022 einen Vertrag für die Übernahme erster mit Wasserstoff betriebener Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV) geschlossen. hylane gehört zur DEVK und hat sich auf die Bereitstellung umfassender Wasserstofflösungen im Logistiksektor spezialisiert. Der erste Lkw wird im Februar 2023 übergeben werden.

WEITERE EREIGNISSE

- Seit August 2022 bietet DB Schenker zusätzliche Charterkapazitäten über den Atlantik an. Die neue Route startet in den Niederlanden und erreicht nach zwei Zwischenstopps in den USA Brasilien. In Südamerika stehen Direktverbindungen nach Argentinien und Chile zur Verfügung. Der wöchentliche Frachtcharterflug bietet 50 t Kapazität und erweitert das interkontinentale Flugnetz.
- DB Schenker feierte 2022 das 150-jährige Firmenjubiläum. Am 1. Juli 1872 gründete Gottfried Schenker die Spedition in Wien. Heute ist DB Schenker einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister. Im Januar fiel der Startschuss für ein Jubiläumsjahr, in dem die Vision von DB Schenker immer im Vordergrund stand: die Welt verbinden und dabei Leben und Unternehmen voranbringen.

BETEILIGUNGEN

- **USA Truck:** Zum 15. September 2022 haben DB Schenker und USA Truck die Übernahme aller im Umlauf befindlichen Aktien von USA Truck durch DB Schenker vollzogen. Der Zusammenschluss unterstreicht das Ziel von DB Schenker und USA Truck, führender Anbieter von Transportlösungen in Nordamerika zu werden. DB Schenker wird die gemeinsame Marktposition im Bereich Landtransport in Nordamerika ausbauen und das erweiterte Produktangebot dazu nutzen, die anderen Produkte in Nordamerika zu stärken.
- **Bitergo:** Zum 31. Mai 2022 hat DB Schenker den vollständigen Erwerb der Bitergo GmbH vollzogen. Bitergo ist ein Softwareunternehmen und bietet standardisierte und mobile Cloud-Lösungen mit Schwerpunkt auf den Themenbereichen Warehousing, Supply-Chain-Execution und Mobile Solutions an. Es ist u. a. Betreiber der Logistics Mall, einer digitalen Plattform, auf der Anwender bedarfsgerecht Apps z. B. für Lagerverwaltung, Versand und Transportmanagement nutzen können. Die Übernahme ist ein Schlüsselelement der digitalen Strategie von DB Schenker. DB Schenker forciert somit weiter die Entwicklung neuer digitaler Geschäftsmodelle und treibt die digitale Transformation des Kerngeschäfts voran.
- **FLS:** Der Geschäftsbereich Full Load Solution (FLS) von DB Schenker wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2022 auf DB Cargo übertragen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.
- **MTS:** Zum 1. August 2022 haben DB Schenker und die Wessels & Müller SE die Übernahme sämtlicher ausstehender Kommanditanteile an der MarkenTechnikService GmbH & Co. KG (MTS) vollzogen. Wessels & Müller SE ist bereits ein langjähriger Gesellschafter der MTS-Gruppe.
- **LTDO:** Zum 6. Oktober 2022 hat DB Schenker die Akquisition der Les Triporteurs de l'Ouest (LTDO), Rennes/Frankreich, vollzogen. LTDO ist auf die Zustellung in Städten mit E-Lastenfahrrädern und Elektroautos spezialisiert. Die Akquisition unterstützt die Bestrebungen, ein eigenes landesweites Zustellnetz für die letzte Meile unter Einhaltung der neuesten innerstädtischen Emissionsvorschriften in Frankreich aufzubauen.

- **DB Schenker Indonesia:** Zum 6. Dezember 2022 hat DB Schenker den Erwerb von weiteren 29 % an der PT Schenker Petrolog Utama (DB Schenker Indonesia), Jakarta/Indonesien, vom bisherigen Mitgesellschafter vollzogen und besitzt damit 100 % der Anteile der Gesellschaft.
- **EVAG:** Zum 29. Dezember 2022 hat DB Schenker den Verkauf der EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (EVAG) vollzogen. Der Verkauf dient der Fokussierung auf das Kerngeschäft von DB Schenker.

GRI ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

→ *Weiterhin sehr positives Marktumfeld, das sich zum Jahresende etwas eintrübte.*

→ *Starke Ergebnisverbesserungen insbesondere in der Luft- und in der Seefracht.*

→ *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung.*

Für die Erfassung der Kundenzufriedenheit wurden Kunden in 30 Ländern befragt. Die Befragung mit mehr als 200.000 Einladungen wird jährlich durchgeführt. Die Kundenzufriedenheit konnte 2022 gesteigert werden.

Die Volumenentwicklung war insgesamt rückläufig. Der Wegfall von coronabedingten Nachholeffekten aus dem Vorjahr sowie die allgemein schwache Marktentwicklung u. a. infolge von coronabedingten Einschränkungen in Asien sowie Störungen in den Lieferketten konnten nur teilweise ausgeglichen werden.

Die wirtschaftliche Entwicklung war, getrieben durch die Luft- und Seefracht, sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen stiegen in allen Regionen sehr deutlich. Entsprechend verbesserte sich auch der Rohertrag spürbar (+16,7 %). Währungskursbereinigt war der Anstieg etwas schwächer.

Die Ertragsentwicklung war sehr positiv, getrieben durch starke Umsatzzuwächse:

- **Umsatz:** starker Anstieg infolge höherer Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht sowie währungskursbedingt. Die Nachfrageentwicklung wirkte gegenläufig dämpfend.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Anstieg (+18,4 %/+41 Mio. €) auf niedrigem Niveau. Grund dafür waren u. a. höhere Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Die Aufwandsseite wurde v. a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung. Effekte aus Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität wirkten gegenläufig senkend:

- **Materialaufwand:** deutliche Zunahme (+21,3 %/+3.375 Mio. €) infolge der Frachtratenentwicklung insbesondere in der Luft- und Seefracht. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandssteigernd.
- **Personalaufwand:** Anstieg (+12,2 %/+447 Mio. €) u. a. infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie währungskursbedingt.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg (+10,9 %/+198 Mio. €) resultierte u. a. aus gestiegenen Aufwendungen für eine wieder intensivere Reisetätigkeit, im Zusammenhang mit Projekten sowie durch Währungskurseffekte.
- **Abschreibungen:** Zunahme (+13,3 %/+79 Mio. €) investitionsbedingt (inkl. Leasing). Zudem wirkten Währungskurseffekte aufwandssteigernd.

GRI

DB SCHENKER	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Kundenzufriedenheit in ZI	70	68	+2	-	71
Sendungen im Landverkehr in Mio.	102,8	110,7	-7,9	-7,1	107,1
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	1.326	1.438	-112	-7,8	1.186
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	1.909	2.003	-94	-4,7	2.294
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	27.604	22.939	+4.665	+20,3	17.091
Außenumsatz [1] in Mio. €	27.545	22.853	+4.692	+20,5	17.018
Rohertragsmarge [1] in %	30,9	31,9	-1,0	-	36,1
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	2.512	1.826	+686	+37,6	1.082
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	1.841	1.234	+607	+49,2	538
EBIT-Marge (bereinigt) [1] in %	6,7	5,4	+1,3	-	3,1
Brutto-Investitionen [1] in Mio. €	946	842	+104	+12,4	662
Mitarbeitende [1] per 31.12. in VZP	76.591	75.418	+1.173	+1,6	76.153
Mitarbeitende [1] im Jahresdurchschnitt in VZP	75.907	74.067	+1.840	+2,5	76.047
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	4,0	-	-	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	36,7	36,5	+0,2	-	36,1
Spezifische CO_2-Emissionen (Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-29,4	-31,6	+2,2	-	-24,0
Spezifische CO_2-Emissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-16,2	-17,4	+1,2	-	-9,1
Spezifische CO_2-Emissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) in %	-67,2	-68,4	+1,2	-	-64,3

[1] Wert für 2021 bzw. per 31.12.2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS ▷ 130 angepasst.

Die Investitionstätigkeit hat zugenommen. Der Zuwachs resultierte überwiegend aus Leasingaktivitäten. Investitionsschwerpunkte waren die Regionen Europa und Asien. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas deutlicher.

Die Mitarbeitendenzahl stieg leicht. Coronabedingt komplexere Arbeitsabläufe führten zu zusätzlichen Neueinstellungen insbesondere im Landverkehr und in der Luft- und Seefracht.

Die Mitarbeitendenzufriedenheit ist im Vergleich zu 2020 leicht gestiegen. Verantwortlich sind hierfür die Verbesserungen im Kundenfokus und der Qualität.

Die spezifischen CO_2-Emissionen konnten im Vergleich zum Referenzjahr 2006 übergreifend reduziert werden:

- **Landverkehr:** Die leichte Verringerung der reinen CO_2-Effizienz sind auf vom Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) aktualisierte Datensätze von Biokraftstoffvorketten zurückzuführen.
- **Luftfracht:** Der Luftverkehr weist wieder eine leicht gesunkene Effizienz aus. Im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau sind jedoch weiterhin große Effizienzsteigerungen zu verzeichnen.
- **Seefracht:** Die Effizienz der Seefracht ist durch eine leichte Effizienzverschlechterung der relevanten Reedereien und Engpässen auf stark frequentierten Tradelanes leicht gesunken.

Sparte Landverkehr

⟶ *Zunahme bei internationalen Verkehren durch Rückgang bei inländischen Verkehren mehr als aufgezehrt.*

⟶ *Hohe Frachtraten trieben die Entwicklung.*

⟶ *Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.*

⟶ *Digitale Transformation sowie Optimierungen des Produkt- und Kundenmixes, des Netzwerks und eines noch nachhaltigeren Angebots weiter vorangetrieben.*

SPARTE LANDVERKEHR	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Sendungen im Landverkehr in Mio.	102,8	110,7	– 7,9	– 7,1	107,1
Gesamtumsatz [1] in Mio. €	7.852	6.952	+ 900	+ 12,9	7.125
Außenumsatz [1] in Mio. €	7.832	6.934	+ 898	+ 13,0	7.058
EBITDA bereinigt [1] in Mio. €	399	281	+ 118	+ 42,0	341
EBIT bereinigt [1] in Mio. €	158	99	+ 59	+ 59,6	172
Mitarbeitende [1] per 31.12. in VZP	24.706	22.668	+ 2.038	+ 9,0	21.811

[1] Werte für 2021 bzw. per 31.12.2021 wegen der konzerninternen Umhängung des Geschäftsbereichs FLS 130 angepasst.

Im Landverkehr ging die Nachfrage getrieben durch Rückgänge v. a. bei den Paket- und Systemverkehren zurück, nachdem das Vorjahr durch coronabedingte Aufholeffekte geprägt war. Der Rückgang in den Sendungszahlen der Direktverkehre ist zu einem großen Teil auf den Effekt der FLS-Transaktion 130 zurückzuführen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen sehr erfreulich: Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich infolge eines überproportionalen Ertragswachstums positiv:

- **Umsatz:** Anstieg v. a. infolge allgemein gestiegener Absatzpreise. Die Nachfrageentwicklung wirkte gegenläufig dämpfend. Währungskursbereinigt war der Anstieg noch etwas stärker.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Rückgang u. a. infolge geringerer Erträge aus der Veräußerung von Anlagevermögen.

Die Entwicklung auf der Aufwandsseite wurde geprägt durch coronabedingt kostenintensivere Prozesse in den Bereichen Direkt-, System- und Spezialverkehre. Im Vergleich zu den Erträgen war der Anstieg aber deutlich unterproportional:

- **Materialaufwand:** leichter Anstieg, v. a. höhere Preise und negative Währungskurseffekte wurden durch Nachfragerückgänge teilweise kompensiert.
- **Personalaufwand:** Zunahme infolge einer höheren Mitarbeitendenzahl.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Erhöhung aufgrund von geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.

Die Mitarbeitendenzahl stieg v. a. aufgrund der Akquisition von USA Truck 168 deutlich.

Sparte Luft- und Seefracht

⟶ *Nachfragerückgänge in der Luftfracht infolge schwacher Marktimpulse.*

⟶ *Kapazitätsengpässe sowie coronabedingte Unsicherheiten prägen weiterhin die Entwicklung insbesondere in der Seefracht.*

⟶ *Frachtraten lagen weiter auf hohem Niveau; zum Jahresende wieder deutliche Abschwächung.*

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %	2019
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	1.326	1.438	– 112	– 7,8	1.186
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	1.909	2.003	– 94	– 4,7	2.294
Gesamtumsatz in Mio. €	16.530	12.963	+ 3.567	+ 27,5	7.218
Außenumsatz in Mio. €	16.521	12.957	+ 3.564	+ 27,5	7.213
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.575	1.094	+ 481	+ 44,0	342
EBIT bereinigt in Mio. €	1.503	1.028	+ 475	+ 46,2	287
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	14.204	13.609	+ 595	+ 4,4	13.964

Die Leistungsentwicklung war rückläufig:

- **Luftfracht:** Negative Auswirkungen, im Wesentlichen bedingt durch den Ukraine-Krieg sowie die Lockdowns in China, konnten nicht kompensiert werden.

- **Seefracht:** Volumina lagen der Marktentwicklung folgend ebenfalls etwas unter dem niedrigen Vorjahresniveau. Die angespannte Equipment- und Kapazitätsverfügbarkeit sowie die coronabedingt angespannte Marktsituation (v. a. in China) wurden nur teilweise durch Leistungszuwächse auf den Routen des Transpazifik sowie zwischen Asien und Europa kompensiert.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen verbesserten sich durch den deutlichen Ertragszuwachs:

- **Umsatz:** deutlicher Anstieg v. a. infolge der Frachtratenentwicklung. Die Leistungsentwicklung hatte einen dämpfenden Effekt. In der Luftfracht wurden die Trends des Vorjahres durch weitere kapazitätseinschränkende Maßnahmen (v. a. Luftraumsperrungen und Sanktionen) verstärkt. Ende 2022 führten allerdings wieder steigende Kapazitäten und eine geringere Nachfrage zu einem rückläufigen Frachtratenniveau, sodass es teilweise schwierig war, höhere Raten an die Kunden weiterzugeben. Auch in der Seefracht sorgten knappe Kapazitäten und eine hohe Nachfrage für deutlich höhere Frachtraten. Ende 2022 lagen die Frachtraten allerdings infolge von Nachfragerückgängen fast wieder auf Vor-Corona-Niveau. Währungskursbereinigt war der Umsatzanstieg schwächer.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme auf niedrigem Niveau u. a. infolge höherer Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen.

Auf der Aufwandsseite machte sich v. a. die Frachtratenentwicklung bemerkbar:

- **Materialaufwand:** Anstieg im Wesentlichen infolge der Frachtratenentwicklung sowie währungskursbedingt.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Zunahme aufgrund von geschäftsfeldinternen Umgliederungsmaßnahmen von IT-Aufwendungen.
- **Personalaufwand:** Anstieg infolge einer u. a. leistungsbedingt höheren Mitarbeitendenzahl sowie währungskursbedingt.

Die Mitarbeitendenzahl stieg. Coronabedingt komplexere Arbeitsabläufe führten zu zusätzlichen Neueinstellungen.

Sparte Kontraktlogistik

→ *Neugeschäft entwickelte sich besser als erwartet, insbesondere in Asien / Pazifik und Amerika.*

→ *Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität und Profitabilität in Umsetzung.*

			Veränderung		
SPARTE KONTRAKTLOGISTIK	**2022**	2021	absolut	%	2019
Lagerhausfläche in Mio. m²	8,6	8,4	+ 0,2	+ 2,4	8,4
Gesamtumsatz in Mio. €	3.195	2.965	+ 230	+ 7,8	2.734
Außenumsatz in Mio. €	3.193	2.963	+ 230	+ 7,8	2.733
EBITDA bereinigt in Mio. €	455	372	+ 83	+ 22,3	312
EBIT bereinigt in Mio. €	166	107	+ 59	+ 55,1	79
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	22.101	24.056	– 1.955	– 8,1	24.625

Die Entwicklung in der Kontraktlogistik folgte dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios dem Gesamtmarkt. Die Entwicklung in Europa war trotz Restrukturierungsmaßnahmen und Einflüssen des Ukraine-Kriegs positiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen, v. a. getrieben durch überproportionale Ertragszuwächse:

- **Umsatz:** starker Anstieg, getrieben durch eine weiter fortschreitende Erholung nach den Corona-Einschränkungen. Die Umsatzentwicklung ist v. a. auf Neugeschäft und Mehrvolumen in den Regionen Asien / Pazifik und Europa zurückzuführen. Insbesondere die Bereiche Electronics und Consumer entwickelten sich positiv. Währungskursbereinigt war der Anstieg schwächer.
- **Sonstige betriebliche Erträge:** Zunahme u. a. infolge von Auflösungen aus Rückstellungen auf niedrigem Niveau.

Auf der Aufwandsseite machte sich v. a. die Nachfrageerholung bemerkbar:

- **Personalaufwand:** Zunahme infolge der Geschäftsentwicklung. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandserhöhend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen:** Anstieg u. a. aufgrund von höheren Kosten für Leiharbeitnehmer:innen infolge der gestiegenen Geschäftsentwicklung sowie aufgrund von höheren IT-Aufwendungen und Energiekosten. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich aufwandserhöhend.
- **Abschreibungen:** Erhöhung infolge des Abschlusses von Leasingverträgen für Lagerkapazitäten.

Die Entwicklung des Materialaufwands wirkte teilweise kompensierend gegenläufig:

- **Materialaufwand:** Rückgang infolge geringerer operativer Kosten für die Unterhaltung der Lagerhäuser. Teilweise kompensierend wirkte jedoch der leistungsbedingte Anstieg der Aufwendungen für eingekaufte Speditionsleistungen. Währungskursbereinigt war der Rückgang deutlich höher.

Die Mitarbeitendenzahl ging u. a. infolge einer höheren Produktivität sowie eines angespannten Arbeitsmarktes zurück.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern → 172
Chancen- und Risikokategorien → 175

TCFD GRI

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern

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

Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. 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.

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Ein Katalog mit Chancen- und Risikokategorien dient einer möglichst vollständigen Identifikation der relevanten finanziellen und nachhaltigkeitsbezogenen Chancen und Risiken. Dazu gehören auch Risiken, die für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Wirtschaft entstehen (Transitionsrisiken), wie auch physische Risiken gem. Definition der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden im RMS ausgewiesen in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 50 Mio. €). Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung des DB-Konzerns, die dem Aufsichtsrat der DB AG grundsätzlich in seiner jeweils letzten Sitzung eines Jahres vorgelegt wird. Sie umfasst einen

ÜBERBLICK CHANCEN UND RISIKEN

Chancen

Digitalisierung
Ausbau digitaler Services für interne Prozess- und Kundenangebote.

Verbesserung Produktqualität
Verbesserung der User Experience und Steigerung Kundenzuspruch in allen Geschäften.

Klimaschutz
Ausbau staatlicher Förderung für klimafreundliche Transporte (z. B. Deutschland-Ticket, Infrastrukturinvestitionen).

Arbeitsumfeld
Steigerung Arbeitgeberattraktivität, z. B. durch eine lebensphasenorientierte Personalpolitik.

On-Demand-Verkehre
Flexible Lösungen ergänzen bestehende Angebote.

Grüne Produkte
Positive Wahrnehmung durch ökologisches Alleinstellungsmerkmal.

Risiken

Nachfragestruktur
Längerfristige Veränderungen in der Nachfrage durch Corona-Pandemie.

Fachkräftemangel
Intensiver Wettbewerb, u. a. um gut ausgebildete Nachwuchskräfte.

Markt / Wettbewerb
Konjunkturentwicklung, Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, Geopolitik.

Technologien
Verlust der Schnittstelle zum Kunden, höhere Preistransparenz. Verringerung von Transportströmen.

Kostensteigerungen
Energiepreise, Einkaufspreise, Lohnsteigerungen, allgemeine Inflation.

Klimawandel
Häufung von Extremwetterereignissen.

Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in unsere 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 unser Chancen- und Risikomanagement.

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir 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. Wir beschäftigen uns dazu mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachten wir 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 unsere Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

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

WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERN-RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

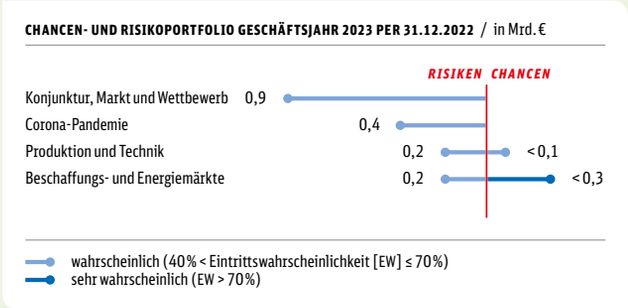
Unser konzernweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS), das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt, ist integraler Bestandteil des RMS. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigt die Ausgestaltung unseres IKS die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist unser IKS – insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess – ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z. B. systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

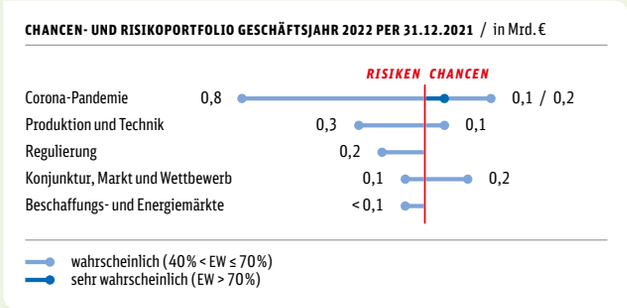
Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus u. a. eine konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

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

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen u. a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS ab. Ergänzend zu unseren Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit der Wirksamkeit des IKS.

BEWERTUNG DER RISIKOPOSITION NACH KATEGORIEN





Ohne mögliche Auswirkungen der laufenden Tarifverhandlungen.

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 unseres 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 Tariforderungen 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: 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 213 ff. 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 102 f. 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 44 extern eingeschätzt und bewertet.

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

TCFD Chancen- und Risikokategorien

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist u. a. abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in unseren Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen, u. a. auch infolge von geopolitischen Konflikten oder Epidemien, können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte in einzelnen europäischen Ländern könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) 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 stehen wir 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 uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere 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 unsere Effizienz zu verbessern, haben wir 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. Hierauf reagieren wir mit einer fortlaufenden Optimierung unserer 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 uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Dafür setzen wir im Systemverbund Bahn die Strategie Starke Schiene ▷ 51 ff. und bei DB Schenker die UNLEASH-Strategie ▷ 166 f. 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 unseren Märkten 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 elektroni-

sche Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren an Bedeutung.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, setzen wir unsere Digitalisierungsstrategie 63 ff. um.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung unserer Kunden:

- Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer 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 Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Die Verfügbarkeit, die Kapazität und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur zu digitalisieren und zu automatisieren. Die Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich deutlich erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf eine Schieneninfrastruktur, die nicht in einem entsprechenden Maße kapazitativ 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 unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, der zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie.

Eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugausfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten z. B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

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

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

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

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

Dem begegnen wir durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement 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, zeitnahes 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 60 ff. für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie z. B. Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir u. a. durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

PERSONAL

Für die Umsetzung der Strategie Starke Schiene 51 ff. sind wir 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 Arbeitskampfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.

Der Fachkräftemangel, verstärkt durch den demografischen Wandel, ist ein Kernrisiko für unser Geschäft. 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 wirken wir insbesondere durch Weiterentwicklung unserer Beschäftigungsbedingungen 86 f. entgegen. Sie erhöhen die Bindung unserer aktuellen Mitarbeitenden und signalisieren unsere Attraktivität als Arbeitgeber im umkämpften Arbeitsmarkt.

Durch die Weiterentwicklung unserer 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 sorgen wir für ein nachhaltiges und effektives Wissensmanagement und wirken 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 wir brauchen, rechtzeitig und in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung zu stellen, ist eine Herausforderung, der wir durch die Weiterentwicklung unseres Strategischen Workforce Managements und unseren Foresight-Ansatz »Lab1-Berufe der Zukunft« entgegenwirken. Hieraus leiten wir 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. Unser Ziel 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 unser Diversity-Management mit der Konzerninitiative »Einziganders.« und dem strategischen Vorgehen zur Steigerung des Frauenanteils in Führungspositionen an.

Risiken entstehen auch, wenn wir aufgrund unflexibler Arbeitsweisen nicht schnell genug auf die sich verändernden Anforderungen eines volatilen Marktumfelds reagieren könnten und so auch nicht den Ansprüchen unserer Mitarbeitenden an eine moderne Arbeitswelt entsprechen würden. Dem begegnen wir, indem wir moderne Arbeitswelten im Rahmen zahlreicher Programme, Initiativen und Communitys im DB-Konzern vorantreiben.

Um auch unsere Führungskräfte weiterhin mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, um in modernen, digitalisierten Arbeitswelten erfolgreich zu wirken, entwickeln wir 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 unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen. Aus dem verstärkten Preisauftrieb ist mit hohem zusätzlichen Druck auf die Tarifentwicklung zu rechnen. Vor diesem Hintergrund versuchen wir 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.

GRI REGULIERUNG

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

Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (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 30ff. auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere 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 45f.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken. Seit Ende 2022 beobachten wir 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 Abhängigkeiten von der weiteren Entwicklung noch weiter verschärfen. Daraus können zusätzliche Risiken in Bezug auf Energiekosten und Baupreise resultieren.

Dem Risiko von weiteren Energiepreissteigerungen begegnen wir u. a. durch eine stringente Preisanpassungsstrategie 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 unserem internationalen Geschäft 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 sichern wir u. a. durch originäre und derivative Finanzinstrumente 213 ff. 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 schließen wir für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir 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, verfolgen wir eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und haben 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 Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei geht es u. a. um Kartelle bei Lkw, Pkw (sog. Pkw-Kartell und Abgasskandal), Schienen, Luftfracht, Aufzügen und 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

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung

unserer 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, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser 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 68, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

GRI UMWELTMANAGEMENT

Ein elementarer Bestandteil des konzernweiten Umweltmanagementsystems nach DIN ISO 14001 80 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 unserer Lieferketten ergänzt. Gleichzeitig ist es unserer Strategie ureigen, schonend mit den (natürlichen) Ressourcen unseres Wirtschaftens umzugehen (Ressourcenschutzziele 74ff.).

TCFD GRI 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 unserem RMS erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen. Klimarisiken werden im Rahmen des RMS und unserer Mittelfristplanung wie andere Risiken behandelt.

Durch den Einsatz von Szenarioanalysen wie z. B. im Rahmen der PIK-Studie 73 und der strategischen Weiterentwicklung eines Klimaresilienzmanagements 73f. ist der DB-Konzern auf dem Weg zu einem vorausschauenden Management von akuten sowie chronischen physischen klimawandelbedingten Risiken. 2021 hatten wir 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 zeigen wir 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 der Grünen Transformation 69ff. des DB-Konzerns, ihrer Verankerung in unserer Strategie Starke Schiene 51ff. und durch die Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene leisten wir 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 uns 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 uns einen Reputationsgewinn bei unseren Kund:innen bedeuten. Mit unseren Maßnahmen für den Klimaschutz 70ff. zielen wir darauf ab, die von uns verursachten Treibhausgase zu reduzieren, bis 2040 klimaneutral zu werden und das Klimaschutzziel des Bundes 45f. 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 unsere Aktivitäten entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO_2-Preis stellt für uns bspw. Chance und Risiko zugleich dar:
  - eine Chance im Verkehrsträgervergleich, da er fossil betriebene Verkehrsmittel teurer und damit Bahnfahren attraktiver macht,
  - ein Risiko im Einkauf, da wir einer der größten Energieverbraucher Deutschlands sind und noch dieselbetriebene Lokomotiven im Betrieb haben.

Um den Risiken entgegenzuwirken, treiben wir den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen 69 voran. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten abseits der Schiene aber auch ein Risiko für uns darstellen.

- **Physische Risiken:** Extremwettereignisse, die sich aus dem Klimawandel ergeben, stellen ein akutes physisches Risiko für den DB-Konzern dar, das wir seit 2021 noch detaillierter in unserem Risikokatalog erfassen und dem wir mit Resilienzmaßnahmen 73f. begegnen. Dabei sind diese Risiken gleichzeitig kurz- und langfristig, denn beim

Eintreten sind sie kurzfristiger Natur, aber durch ihr klimawandelbedingt häufigeres Auftreten müssen wir sie langfristig berücksichtigen. Auch im Rahmen unseres konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befassen wir uns mit physischen Klimarisiken. Die Folgen des Klimawandels treffen unser Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden an unserer 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 von uns 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 74 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 Klimaschutzpaketes gefördert. Wir setzen uns ebenfalls mit chronischen physischen Risiken wie z. B. steigenden Temperaturen auseinander, die erhöhte Anforderungen an unsere betrieblichen Abläufe, Fahrzeuge, Gebäude und unsere Infrastruktur stellen.

UMSETZUNG VON PROJEKTEN

Mit unseren Maßnahmen 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. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie z. B. der Strategie Starke Schiene 51ff. für den Systemverbund Bahn oder der UNLEASH-Strategie 166f. 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

GRI

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 festschreibt. Die LuFV III 134 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 gehen wir 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.

GOVERNANCE

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern → 182
Regelwerk im DB-Konzern → 185
Compliance → 185
Menschenrechte → 188
Datenschutz → 189
Corporate Governance Bericht → 192

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des DB-Konzerns ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen der Managementholding DB AG und den Geschäftsfeldern wie auch zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- **Operative Leistungsbeziehungen** zwischen zwei Gesellschaften, die z. B. im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- **Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung:** Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie z. B. den zentralen Einkauf.
- **Konzernfinanzierung:** Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- **Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge:** In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip), d. h., die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstransaktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Governancefunktionen nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden grundsätzlich nicht verrechnet. Die Leistungen der Serviceeinheiten werden in aller Regel leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die Marktkonformität der Preise wird von der BNetzA überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

Die aus den Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

Die umfangreichsten operativen Leistungsbeziehungen entstehen aus der Nutzung der Schieneninfrastruktur und aus dem Bezug von Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (z. B. Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

KONZERNINTERNE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN AUS INFRASTRUKTURNUTZUNG 2022 / in Mio. €	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	Sonstige
Trassennutzung	- 1.197	- 2.348	- 383	- 2
Nutzung örtlicher Infrastruktur	- 33	- 49	- 147	- 2
Stationsnutzung	- 119	- 616	-	-
Energieverrechnung	- 366	- 821	- 273	- 285

LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG

In der Konzernleitung sind verschiedene Governance- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Governancefunktionen wurden bis 2022 grundsätzlich nicht an die Geschäftsfelder weiterverrechnet (keine Konzernumlage). Ab 2023 wird es wieder eine Verrechnung geben.

Eine Weiterverrechnung der Kosten für die DB Business Services erfolgt bisher nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern bzw. Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik sowie die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeitende, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiterzuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes.

KONZERNFINANZIERUNG

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance. Die Finanzmittel werden 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 an die Konzerngesellschaften weitergereicht.

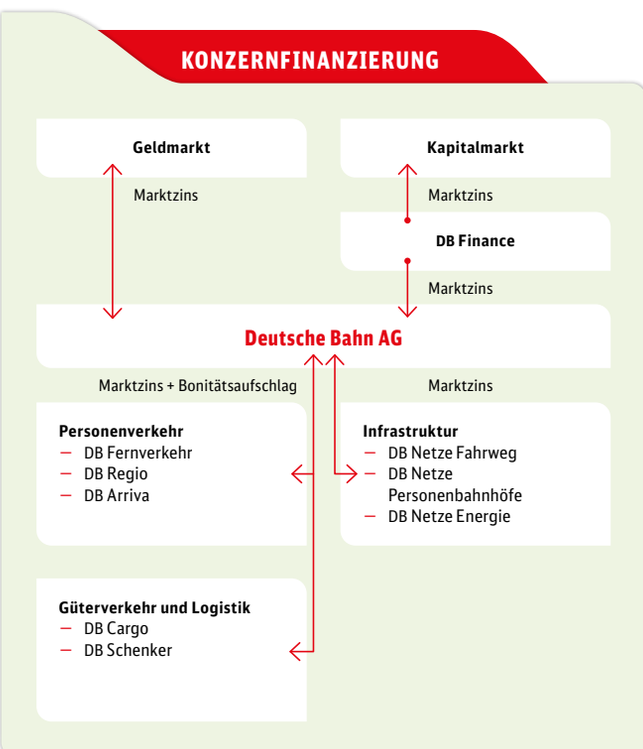
Das Konzern-Treasury operiert wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Die Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen (Devisengeschäfte, Cashpooling, Geldanlage und Darlehensaufnahmen) mit dem Konzern-Treasury. Die Konditionen werden nach dem At-Arm's-Length-Prinzip marktgerecht festgelegt. Dabei werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten. Marktgerecht heißt auch, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

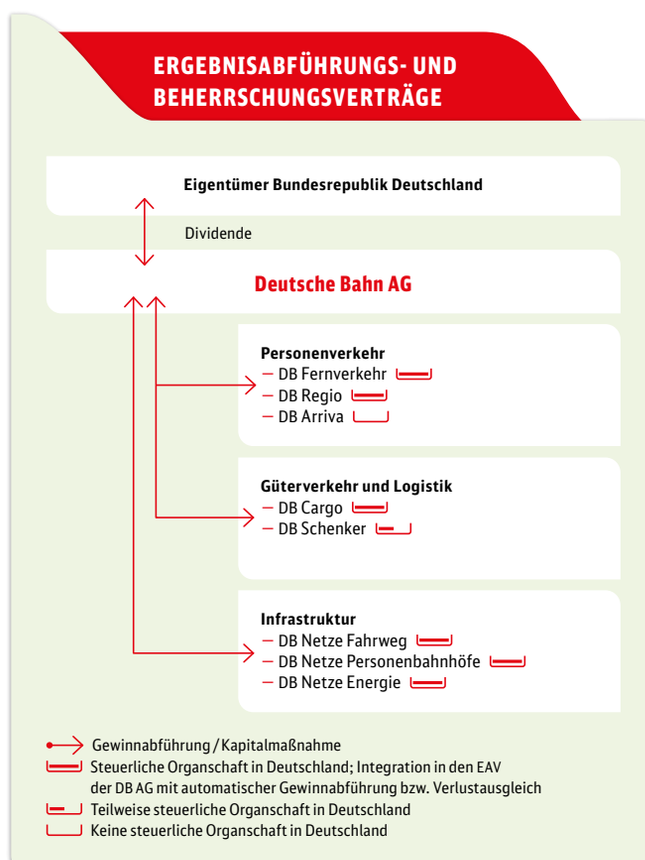
Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE

Gewinnabführungen und Verlustausgleiche zwischen Gesellschaften in Deutschland sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung bzw. eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne oder in seiner Verpflichtung zum Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Verzinsung gewährleistet sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig, da mit zu hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im DB-Konzern verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.





FINANZFLÜSSE DB AG UND DB-INFRASTRUKTUR-GESELLSCHAFTEN / in Mio. €	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Insgesamt
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG																								
DB Netz AG	–	–	–	–	–	+600	–	–	–	–	+620	–	–	+5	–	–	–	+1.000	–	–	–	+1.125	+1.300	**+4.650**
DB Station & Service AG	–	–	–	–	–	–	–	+286	–	+28	+111	+14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	+1.000	+49	**+1.488**
Insgesamt	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**+600**	**–**	**+286**	**–**	**+28**	**+731**	**+14**	**–**	**+5**	**–**	**–**	**–**	**+1.000**	**–**	**–**	**–**	**+2.125**	**+1.349**	**+6.138**
AUS EAV AN DIE (–)/VON DER (+) DB AG																								
DB Netz AG	+790	+181	+548	+324	+183	+260	+212	–146	–338	–768	+44	–307	–197	–66	–217	–81	–280	–390	–509	–402	+23	+139	–403	**–1.400**
DB Station & Service AG	+70	–0	+251	–37	–55	–69	–52	–90	–190	–150	–141	–155	–160	–169	–188	–203	–176	–186	–190	–146	+32	+61	+2	**–1.941**
DB Energie GmbH	–34	–2	–29	–43	–47	–44	–111	–106	–18	–91	–38	+38	–62	+37	–39	–51	–35	–59	–12	+3	+66	–126	–140	**–943**
Insgesamt	**+826**	**+179**	**+770**	**+244**	**+81**	**+147**	**+49**	**–342**	**–546**	**–1.009**	**–135**	**–424**	**–419**	**–198**	**–444**	**–335**	**–491**	**–635**	**–711**	**–545**	**+121**	**+74**	**–541**	**–4.284**
DIVIDENDENZAHLUNG AN DEN BUND (FÜR VORJAHR)																								
DB AG	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–500	–525	–525	–200	–700	–850	–600	–450	–650	–650	–	–	**–5.650**

(+) Mittelzufluss (–) Mittelabfluss

Regelwerk im DB-Konzern

Um koordiniertes und zielgerichtetes Handeln im DB-Konzern zu gewährleisten, sind allgemeingültige Vorgaben für alle Mitarbeitenden notwendig. Ein verwendetes Format dafür sind Richtlinien, in denen überwiegend Zielregeln enthalten sind und die verbindliche Rahmenvorgaben für einen definierten Geltungsbereich vorschreiben. Der Vorstand gibt das innere Anliegen, die Konzerngrundsätze und die Konzernrichtlinien als Basis für das weiterführende Regelwerk vor.

INNERES ANLIEGEN, KONZERNGRUNDSÄTZE UND KONZERNRICHTLINIEN

Konzernrichtlinien enthalten die wesentlichen Festlegungen für konzernweit relevante Führungs- und Steuerungsthemen. Sie werden vom Vorstand beschlossen und sind Bestandteil des Führungshandbuchs. Das Führungshandbuch umfasst das innere Anliegen, vier Konzerngrundsätze (Strategie, Management, Starkes Miteinander und Ethik/Code of Conduct) und zehn Konzernrichtlinien (Organisation, Personalmanagement, Finanzen, Marketing, Kommunikation, Informationstechnik und Telekommunikation, Beschaffung, Wettbewerb und Regulierung, Risikominimierung, Systemverbund Bahn in Deutschland) sowie die Grundstruktur des DB-Konzerns und die Prozesslandkarte. In den Konzerngrundsätzen Ethik bspw. ist u. a. festgehalten, dass der DB-Konzern im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit die international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten gem. den im UN Global Compact festgehaltenen Grundsätzen achtet. Die Konzernrichtlinie Risikominimierung legt fest, dass sich der DB-Konzern zu regelkonformem Handeln insbesondere auch in Bezug auf ethische Maßstäbe (Grundsätze und Werte), Menschenrechte, Corporate Governance, Wettbewerbsverhalten, Integrität, Datenschutz und Datensicherheit sowie Umweltschutz bekennt und für eine konsequente Prävention, Aufklärung und Ahndung von Korruption, Kartell- und Exportkontrollverstößen sowie Wirtschaftskriminalität steht.

Die Aktualisierung des Führungshandbuchs erfolgt zweimal jährlich und wird von der Konzernorganisation koordiniert. Das Führungshandbuch wird in der Konzernregelwerksdatenbank veröffentlicht, was über die Geschäftlichen Mitteilungen, das interne DB-Management-Portal zu konzernweiten Regelungen der Aufbau- und Ablauforganisation, und das Intranet kommuniziert wird.

RAHMENRICHTLINIEN

Die Konzernrichtlinien werden von Rahmenrichtlinien untersetzt. Dies sind von der Konzernleitung herausgegebene Richtlinien, die in mehreren Geschäftsfeldern bzw. Serviceeinheiten gelten. Sie detaillieren in einzelnen Richtlinien die Regeln zu Themen wie bspw. Spenden, Umweltmanagement, Arbeitsschutz oder auch dem Datenschutz. Bei Einführung, Aktualisierung und Außerkraftsetzung von Rahmenrichtlinien erfolgt die Einbindung der Regelwerkskoordinatoren aller betroffenen Geschäftsfelder bzw. Serviceeinheiten.

Compliance

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur. Im Rahmen der vom Vorstand 2019 beauftragten Initiative für eine starke Compliance wurde auch 2022 das Compliance-Management-System (CMS) im DB-Konzern weiterentwickelt, um weiterhin State of the Art zu bleiben und eine gute Compliance nachhaltig zu prägen. Compliance ist in der Strategie Starke Schiene verankert.

Unser CMS basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an. Das CMS soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Die Wirksamkeit unseres CMS überprüfen wir kontinuierlich und nehmen ggf. erforderliche Anpassungen vor. Compliance ist Bestandteil des internen Kontrollsystems (IKS). Die Konzernrevision prüft daher u. a. das CMS im DB-Konzern als Teil der IKS-BilMoG-Prüfungen.

2022 wurde die im Vorjahr begonnene konzernweite unabhängige Untersuchung des CMS des DB-Konzerns hinsichtlich Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue durch eine Prüfungs- und Beratungsgesellschaft fortgesetzt und Anfang 2023 abgeschlossen. Während die vorangegangenen Prüfungen auf Angemessenheit und Implementierung abzielten, umfassten die 2021 und 2022 durchgeführten CMS-Prüfungen eine weitere Stufe: Neben Angemessenheit und Implementierung wurde auch die Wirksamkeit des CMS bewertet. Zudem erfolgt insbesondere für international tätige Geschäftsfelder eine Zertifizierung nach der Norm ISO 37001. Die Wirksamkeitsprüfungen wurden in den Geschäftsfeldern (mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Arriva, bei dem letzte Prüfungshandlungen noch ausstanden) und in der Konzernleitung mit uneingeschränktem Prüfungsurteil abgeschlossen.Vorliegende Empfehlungen werden genutzt, um bestehende Prozesse detailliert zu analysieren und ggf. zu verbessern. Die ISO-Zertifizierungsverfahren laufen teilweise noch.

Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Der Chief Compliance Officer (CCO) steuert die Weiterentwicklung unseres CMS und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Bei seinen Aufgaben wird der CCO von mehr als 250 Compliance-Zuständigen (in Vollzeit oder arbeitsanteilig) unterstützt. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung wahrgenommen. Der intensive Austausch zentraler wie dezentraler Compliance-Zuständiger wird durch unterschiedliche Formate wie z. B. eine Fachtagung, monatliche Compliance Officer Meetings, die Verwendung eines Compliance Cockpits als Arbeitsplattform sowie mindestens vierteljährlich stattfindende virtuelle Informationsveranstaltungen für Compliance Officer und Manager gewährleistet.

Der DB-Konzern engagiert sich im nationalen und internationalen Umfeld zu Compliance-Themen. Denn insbesondere Korruption kann u. a. das Vertrauen der Bürger in die Funktionsfähigkeit des Staates und seiner Einrichtungen beschädigen sowie zu finanziellen Schäden auch für den Staat führen. An der Erarbeitung von Präventionsstrategien zu Korruption ist der DB-Konzern im »Initiativkreis Korruptionsprävention Bundesverwaltung / Wirtschaft« des Bundesministeriums des Inneren und für Heimat sowie durch die Zusammenarbeit mit dem DICO (Deutsches Institut für Compliance) beteiligt. Des Weiteren ist der DB-Konzern aktives Mitglied von Transparency International. Auch beteiligt sich der DB-Konzern am regelmäßigen Erfahrungsaustausch zu Compliance-Themen mit anderen, international agierenden Unternehmen.

COMPLIANCE-INSTRUMENTE

GRI

Zielgerichtete Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und Führungskräfte entwickelt. Dazu gehören bspw. verbindliche Compliance-Regelungen, Risiko- und Prozessanalysen, ein Compliance-Berichtswesen, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie ein Hinweismanagementsystem.

Der Verhaltenskodex des DB-Konzerns bildet das Kernstück unseres CMS. Er definiert Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln unserer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden und wird über die Konzernregelwerksdatenbank und einschlägige Seiten im Intranet den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Außerdem ist das Compliance-Regelwerk Bestandteil einer App, die auf alle zentral gemanagten dienstlichen Mobilgeräte im DB-Konzern aufgespielt wird. I. d. R. ist der Verhaltenskodex seit 2018 ebenfalls Teil der Arbeitsverträge der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Auf der Internetseite des DB-Konzerns ist der Verhaltenskodex ebenfalls in Deutsch und Englisch veröffentlicht. Ergänzt wird der Verhaltenskodex durch verbindliche Richtlinien, die geltende rechtliche Vorschriften im internationalen wie nationalen Geschäftsverkehr und Kontakt mit Kund:innen konkretisieren. 2022 wurde die Richtlinie zu Spenden überarbeitet und an aktuelle rechtliche Rahmenbedingungen angepasst.

Compliance-Risikoanalysen sind wesentlicher Bestandteil der Risikosteuerung im DB-Konzern und werden durch die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Es erfolgt eine konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gem. den von der Konzernleitung gemachten Governance-Vorgaben. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zu Planung, Durchführung, Berichterstattung und Follow-up. Innerhalb eines Dreijahreszyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiken hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder ist jährlich nach einem vorgegebenen Format zu den einschlägigen Compliance-Risiken zu berichten. Der Vorstand

wird durch einen kompakten Jahresbericht Compliance über Compliance-Risiken bei geschäftlichen Aktivitäten des DB-Konzerns informiert. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt. Auch unterjährig wird der Vorstand regelmäßig über den weiteren Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert. Der CCO berichtet zudem mindestens einmal pro Quartal in dem vom Aufsichtsrat gebildeten Prüfungs- und Compliance-Ausschuss zu Compliance-Themen, einschließlich konzernerheblicher sowie kritischer Themen. Unabhängig davon berichtet die Konzernrevision im März die wesentlichen Erkenntnisse des jeweiligen Geschäftsjahres – einschließlich der wesentlichen Feststellungen der Prüfbereiche und des Abwicklungsstandes des Prüfungsprogramms – an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss und stellt in der Dezember-Sitzung die Prüfungsplanung der Konzernrevision für das kommende Geschäftsjahr vor. Der Chef-Syndikus des DB-Konzerns berichtet in der März-Sitzung über wesentliche Rechtsfälle. Je nach Sachverhalt werden die Gremien im Einzelfall auch unmittelbar über konzernerhebliche und kritische Sachverhalte informiert.

Um unsere Compliance-Ziele nachhaltig zu erreichen, verbessern wir unsere Instrumente kontinuierlich und beraten in Compliance-Fragen. Dies setzt voraus, dass Compliance-Fachkräfte über aktuelle fachliche Entwicklungen informiert sind. Zu ihrer regelmäßigen Qualifizierung steht mit der Compliance Academy ein innerhalb der DB-eigenen Lernplattform implementierter Lernbereich als zentrales Instrument der Wissensvermittlung zur Verfügung. Die Absolvierung definierter Kurse ist obligatorisch vorgeschrieben.

Bei der Prägung unserer Unternehmenskultur kommt den Führungskräften eine besondere Rolle zu. Um diese zu regelkonformem Verhalten zu schulen, um den DB-Konzern und sich vor Compliance-Risiken zu schützen, wurden verschiedene Programme implementiert. Das verpflichtende Schulungsprogramm für das Top-Management wurde 2022 weiterentwickelt. Es ergänzt das etablierte, durch die Leiter der Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht durchgeführte Compliance-Coaching. Im Rahmen des Personalauswahlverfahrens wurden 2022 auch unterhalb der Ebene des Top-Managements Bewerberüberprüfungen (»Pre Employment Checks«) durchgeführt.

Das Compliance-Sensibilisierungskonzept folgt einem risiko- und bedarfsorientierten Ansatz, der vorgibt, in welchem Turnus alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu schulen sind. Mittels Teilnahme an Präsenzveranstaltungen oder Durchführung von E-Learnings kann über einen Zeitraum von zwei bis zweieinhalb Jahren eine nahezu vollständige Trainingsabdeckung von Führungskräften und Mitarbeitenden mit mittlerem und hohem Risiko bzw. Bedarf erreicht werden. Allein an Veranstaltungen mit Trainer:innen nahmen zum Thema Korruptionsprävention 2022 rund 42.000 Führungskräfte und Mitarbeitende teil, seit 2020 rund 117.000. Auch E-Learning-Module kamen in erheblichem Umfang zum Einsatz. Gemeinsam mit bei DB Schenker und DB Arriva spezifisch entwickelten E-Learnings wurden rund 106.000 E-Learning-Einheiten zur Korruptionsprävention absolviert, seit 2020 beläuft sich die Anzahl auf rund 299.000 Einheiten.

Ein Beratungsschwerpunkt lag 2022 wegen der nach dem russischen Angriff auf die Ukraine verhängten Wirtschafts- und Finanzsanktionen auf außenwirtschaftsrechtlichen Themen. Im Zuge dessen wurden Prozesse angepasst und es wurden neue Sensibilisierungsmaßnahmen eingeführt; hierbei wurde u. a. auch das E-Learning »Exportkontrolle, Embargos und Sanktionen« überarbeitet.

Um Informationen über mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder interne Regelungen zu erhalten, besteht ein konzernweites Hinweissystem. Der Umgang mit eingehenden Hinweisen ist detailliert geregelt. Die implementierten Prozesse schützen die Hinweisgeber:innen. Den Interessen der betroffenen Personen wird u. a. durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen.

Hinweisgeber:innen stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen. Hierzu gehören neben den Compliance-Teams in der Konzernleitung sowie in den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten auch drei Vertrauensanwält:innen, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Hinzu kommt ein konzernweit verwendetes elektronisches Hinweissystem, das auch eine anonyme Abgabe von Hinweisen ermöglicht. Es kann in 22 Sprachen genutzt werden und steht neben Mitarbeitenden auch Kunden, Lieferanten sowie anderen Stakeholdern zur Verfügung. 2022 gingen über das Hinweissystem Hinweise auf Korruptionsfälle im einstelligen Bereich zentral ein. 2022 gab es keine Bestätigungen von Vorwürfen von vom Unternehmen ausgehender Korruption. Dementsprechend wurden insoweit keine arbeitsrechtlichen Maßnahmen gegenüber Mitarbeitenden ergriffen. Auch gab es 2022 keine laufenden Gerichtsverfahren zu derartigen Korruptionsvorfällen.

Die Prozesse des Hinweismanagementsystems wurden 2022 analysiert. Dies erfolgte durch eine Prüfungs- und Beratungsgesellschaft, die nicht an der oben beschriebenen CMS-Untersuchung beteiligt war. Die Analyse ergab keinen Handlungsbedarf in Bezug auf die bestehenden Soll- und Ist-Prozesse. Mit Blick auf die verabschiedete europäische Richtlinie für einen besseren Schutz von Hinweisgeber:innen und das zu erwartende deutsche Umsetzungsgesetz wurde ein Projekt zur Analyse der Auswirkungen und Implementierung der Anforderungen aufgesetzt. Des Weiteren wurde 2022 eine

Vereinbarung über eine weitere mehrjährige Zusammenarbeit mit einem marktführenden Anbieter für elektronische Hinweissysteme geschlossen.

Bei Fragestellungen zu Compliance werden Führungskräfte und Mitarbeitende durch Kolleg:innen der Compliance-Organisation beraten. Zu diesem Zweck betreibt der DB-Konzern schon seit vielen Jahren einen Compliance-Helpdesk.

GESCHÄFTSPARTNER-COMPLIANCE

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es auch notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen und über die Werte und Mindestanforderungen des DB-Konzerns zu informieren. Der DB-Konzern hat unterschiedliche Formate entwickelt, um seine Geschäftspartner zu sensibilisieren und nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker zu verankern.

Frei im Internet zugänglich ist das E-Learning zum DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner, der wie der interne Verhaltenskodex vom Vorstand beschlossen wurde. Es informiert über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen und formuliert klare Compliance-Anforderungen, wie sie sich auch in unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner widerspiegeln. Anhand von Beispielen aus der Praxis wird gezeigt, wie unsere Prinzipien anzuwenden sind.

Verträge und Vertragspartner werden auf Compliance-Risiken geprüft. Mittels der in den allgemeinen Einkaufsbedingungen enthaltenen Integritätsklauseln wird potenziellen Compliance-Risiken entgegengesteuert. Risikoabhängig werden weitere Compliance-Regelungen vereinbart. Dies gilt etwa für die Beauftragung von Intermediären. Bei Vorliegen schwerer Verfehlungen entscheidet der Entscheiderkreis Vergabesperre auf Basis festgelegter transparenter Kriterien über den Umgang mit dem Auftragnehmer oder Lieferanten. Kommt es zu einer Sperre, kann frühestens nach Ablauf der festgelegten Sperrfrist oder nach einem vom Auftraggeber als hinreichend bewerteten und oft viele Jahre in Anspruch nehmenden Selbstreinigungsprozess der Firma eine Geschäftspartnerschaft neu aufgebaut bzw. fortgesetzt werden. 2022 wurden neun Vergabesperren verhängt, darunter war kein Fall aufgrund von Korruptionsverstößen.

2022 wurde ein neu entwickeltes Konzept für konzernweite, standardisierte und IT-unterstützte Compliance-Prüfungen von Geschäftspartnern einem sog. Proof of Concept unterzogen. Hierbei wurden mehr als 70.000 Lieferantendatensätze zum Zwecke der Aufdeckung von Auffälligkeiten und Risiken in einem mehrstufigen Prozess geprüft und analysiert, und ggf. wurden bzw. werden konkrete lieferantenbezogene Maßnahmen ergriffen.

KARTELLRECHTS-COMPLIANCE UND KARTELLSCHADENSPRÄVENTION

Im Rahmen von Schulungen mit Trainer:innenpräsenz werden Führungskräfte und Mitarbeitende fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert. Die Trainingsformate sind individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder und der zentralen Einheiten zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeitenden, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind. Ergänzt werden die Trainings insbesondere durch geschäftsfeldspezifische Regelwerke und eine enge (kartell-) rechtliche Beratung.

Ein wichtiger Bestandteil der kartellrechtlichen Compliance sind auch Maßnahmen der Kartellschadensprävention. Wir betreiben zu diesem Zweck ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem. Ein wichtiger Teil des Systems ist es, auf kartellgeneigten Märkten Vertragsbedingungen einzusetzen, die die Lieferanten zur Einführung bzw. Beibehaltung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichten.

Menschenrechte

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns sind der Schutz und die Förderung von Menschenrechten von größter Bedeutung. Über die Wahrung von Menschenrechten in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Nichtdiskriminierung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz innerhalb des DB-Konzerns berichten wir insbesondere im Kapitel Mitarbeitende 81 ff.

Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie die Menschenrechte respektieren. Unsere diesbezüglichen Anforderungen sind u. a. im DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner formuliert. Dieser nimmt Bezug auf die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), etwa zum Schutz gegen Kinder- und Zwangsarbeit und vor Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf. Er enthält Regelungen zu einer angemessenen Entlohnung, zu geregelten Arbeitszeiten sowie zur Präferenz von regulären Beschäftigungsverhältnissen. In Verträgen mit Geschäftspartnern kann das Recht zur Auditierung vereinbart werden, samt negativen Rechtsfolgen bei Nichteinhalten des Kodex. Der DB-Verhaltenskodex ist Teil der vertraglichen Verpflichtungen unserer Geschäftspartner. Für unsere eigenen Mitarbeitenden und Führungskräfte stellen die Konzerngrundsätze Ethik entsprechende Anforderungen auf. Diese sind arbeitsrechtlich verbindlich.

Wir lehnen jegliche Form moderner Sklaverei ab, sei es Zwangs- oder Pflichtarbeit, Leibeigenschaft, Menschenhandel oder Kinderarbeit, und berichten hierzu auch gem. den Vorgaben des UK Modern Slavery Acts und ab dem Geschäftsjahr 2023 gem. dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) 189.

Für die weltweiten Aktivitäten von DB Schenker gelten eigens entwickelte Social Minimum Standards. Dieses Regelwerk spezifiziert den übergeordneten Verhaltenskodex des DB-Konzerns und bietet insbesondere im internationalen Kontext Mindeststandards auch für Situationen, in denen nationale und internationale Gesetze keine angemessenen Sozialmaßnahmen vorsehen. Die Einhaltung der Social Minimum Standards wird regelmäßig in Stichproben an ausgewählten Standorten von der Konzernrevision überprüft.

Bei Anhaltspunkten zu Verstößen gegen Menschenrechte stehen Mitarbeitenden, Kund:innen, Lieferanten und weiteren potenziell Betroffenen, auch anonym, verschiedene Kanäle für Meldungen zur Verfügung. Das zentrale Hinweismanagement 186 ff., dessen Ausgestaltung mit dem Konzernbetriebsrat bezüglich der Belange der Mitarbeitenden abgestimmt wurde, kann auch für menschenrechtsbezogene Sachverhalte genutzt werden. Ein Kanal ist unser elektronisches Hinweissystem. Daneben stehen auch der postalische Weg sowie Vertrauensanwält:innen zur Verfügung. DB-Mitarbeitende können sich zudem an die Ombudsstelle Personal wenden. 2022 wurden über das Hinweissystem Verdachtsfälle im Bereich Menschenrechte im mittleren zweistelligen Bereich gemeldet (überwiegend Fälle möglicher problematischer Arbeitsbedingungen sowie potenzieller Diskriminierung).

GRI UMSETZUNG LIEFERKETTEN-SORGFALTSPFLICHTENGESETZ

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) verpflichtet Unternehmen mit mehr als 3.000 Mitarbeitenden, ab dem 1. Januar 2023 menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken im eigenen Geschäftsbereich und in den Lieferketten zu vermeiden bzw. zu minimieren. Ziel des Gesetzes sind die Verbesserung der internationalen Menschenrechtssituation, die Sicherung des Umweltschutzes und die Vermeidung von Umweltschäden, die Stärkung der sozialen und unternehmerischen Verantwortung und die Schaffung von Durchsetzungspotenzialen in Lieferketten.

Im DB-Konzern wird die Umsetzung des LkSG durch ein konzernübergreifendes Projekt vorbereitet, das durch den Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt gesteuert und verantwortet wird. Die Leitung der Abteilung Strategie & Reporting Nachhaltigkeit und Umwelt überwacht als LkSG-Beauftragte die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtungen.

2022 stand insbesondere die Vorbereitung der konzernweiten Risikoanalyse im Fokus, um sowohl im eigenen Geschäftsbereich als auch in der Lieferkette mehr Transparenz über menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken zu schaffen.

Zudem wurde das bestehende Hinweismanagement auf Grundlage der Anforderungen des LkSG geprüft und weiterentwickelt und ist seit dem 1. Januar 2023 für alle LkSG-Themen zugänglich. Hierdurch besteht die Möglichkeit, auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie auf Verletzungen menschenrechts- und umweltbezogener Pflichten hinzuweisen.

Um die Durchführung präventiver Maßnahmen zu ermöglichen, wurden 2022 außerdem Vorbereitungen getroffen wie z. B. die Anpassung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zur Beschaffung im DB-Konzern, insbesondere die der Allgemeinen Einkaufsbedingungen.

Datenschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung sollen als Grundlage von freien und demokratischen Gesellschaften vorangetrieben werden. Wir wollen im DB-Konzern einen vorbildlichen, innovativen und nachhaltigen Datenschutz etablieren sowie ein hohes Datenschutzniveau als Qualitätsmerkmal positionieren und dadurch erreichen, dass der DB-Konzern von den Mitarbeitenden, Kund:innen und Geschäftspartnern im datenschutzrechtlichen Kontext mit Vertrauen, Respekt, Transparenz und Integrität in Verbindung gebracht wird. Dabei erfüllen wir die datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere die der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie der internen Datenschutzregelwerke.

Um unsere Vision entsprechend umzusetzen, verfolgen wir engagiert und nachdrücklich das übergeordnete Ziel, einen datenschutzkonformen Datenverkehr innerhalb und mit Stellen außerhalb des DB-Konzerns sicherzustellen. Dies schaffen wir u. a. durch die Verankerung des Datenschutzes im breiten Bewusstsein des DB-Konzerns, insbesondere durch Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeitenden, vielfältige digitale und analoge Awareness-Maßnahmen und eine hohe fachliche Qualität in unserer Datenschutzberatung. Auch der Ausbau von internen und externen Netzwerken zur Verbesserung der Außenwahrnehmung des DB-Konzerns im Themenbereich Datenschutz bildet einen Schwerpunkt.

Darüber hinaus setzen wir auf Innovation, die Weiterentwicklung von bestehenden Instrumenten und Methoden und die Standardisierung von Prozessen für ein professionelles Datenschutzmanagement. Für die handlungssichere Anwendung und Umsetzung des Datenschutzes im DB-Konzern betreiben wir ein Datenschutzmanagementsystem, um die Informations- und Auskunftsansprüche sowie Nachweispflichten jederzeit transparent und rechtssicher erfüllen zu können. Zudem sorgen regelmäßige Datenschutzaudits für eine hohe datenschutzrechtliche Qualität.

Diese Ziele setzen wir durch eine schlagkräftige Datenschutzorganisation um. Sie gliedert sich im DB-Konzern in die zentrale und dezentrale Organisation:

- Zentral gibt es das Team Konzerndatenschutz, das die Konzernunternehmen bei der Einhaltung des Datenschutzes unterstützt und berät, insbesondere in konzernrelevanten Fragestellungen im Themenfeld des Datenschutzes.

  Innerhalb der zentralen Datenschutzorganisation gibt es vier Abteilungen, davon zwei für den Mitarbeitenden- und Kundendatenschutz mit unterschiedlichen Verantwortungsbereichen (Administration bzw. Training sowie Kommunikation und die Leitung des Konzerndatenausschusses). Eine weitere Abteilung kümmert sich um Audit, den technischen Datenschutz sowie die datenschutzinternen Systeme. Die vierte verantwortet die globale sowie die nationale Richtlinie zum Datenschutz und führt die gesamte dezentrale Datenschutzorganisation. Diese besteht national aus Fachkräften für Datenschutz, den Vertrauenspersonen für Datenschutz sowie international aus den Privacy Managern.
- Die dezentralen Datenschutzexpert:innen in den DB-Unternehmen weltweit stehen den Mitarbeitenden und Verantwortlichen bei Fragen und Anliegen zum Datenschutz zur Verfügung und sorgen für eine gesetzeskonforme Um- und Durchsetzung der Regeln.

Der Datenschutz-Beirat 191 des DB-Konzerns besteht aus renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik, Verbänden, unabhängigen Organisationen sowie Arbeitnehmendenvertreter:innen, sichert die Berücksichtigung datenschutzrelevanter Interessen und berät den Vorstand zu strategischen und zentralen Fragen des Datenschutzes.

Kund:innen, Mitarbeitende und Bewerber:innen können sich daher darauf verlassen, dass wir bspw. bei der Entwicklung neuer Geschäftsmodelle sowie bei der Einführung und Änderung der Verarbeitung von personenbezogenen Daten ein hohes Datenschutzniveau sicherstellen.

DATENSCHUTZ IM DB-KONZERN

Neben der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) gab es neue oder geplante Gesetze und Vorschriften mit Anforderungen und Auswirkungen auf den Datenschutz im nationalen und internationalen Bereich. Damit wurde die Regelungsdichte größer und komplexer. Insbesondere die Ausgestaltung der Inhalte der DSGVO durch Datenschutzaufsichtsbehörden und Gerichte in Deutschland und Europa sowie die Entscheidung des EuGH-Urteils zum grenzüberschreitenden Datentransfer (»Schrems II«) führten zu einem verstärkten internen Beratungsbedarf durch die Datenschutzorganisation.

Datenschutzmanagementsystem

Zu einer der zentralen Aufgaben des Konzerndatenschutzes gehört die Optimierung und Weiterentwicklung des Datenschutzmanagementsystems (DSMS) des DB-Konzerns. Das DSMS ist ein systematisches Zusammenspiel aus Rollen und Verantwortlichkeiten für den Datenschutz, systematischen Prozessen, detaillierten Vorgaben, intensiver Schulung, Beratung der Fachseiten und Kontrolle der Umsetzung. Es besteht aus vielen kleinen und großen Bausteinen vom Kurzpapier als Handlungshilfe bis zum Top-Beratungsprojekt.

Um die Integration des Datenschutzes in Geschäftsprozesse weiter zu vereinfachen, begleitete der Think Tank DSMS auch 2022 schwerpunktmäßig die Umsetzungen der jährlichen Fokusthemen. Der Think Tank unterstützt als Ideenschmiede und begleitet den kontinuierlichen Verbesserungsprozess des DSMS, etwa durch die Mitentwicklung der Themenschwerpunkte (2022: Kundendatenschutz).

Datenschutzschwerpunkte

Zum Datenschutzprogramm 2022 gehörte u. a. das Thema Kundendatenschutz als einer der Schwerpunkte. Hierzu wurden viele verschiedene Maßnahmen beraten, begleitet und mit den Verantwortlichen umgesetzt. Insbesondere das Thema »Ausgestaltung und Umgang mit Betroffenenrechten aus zentraler Governance sowie operativer Sicht« stand im Fokus. Das Thema »konzernweit einheitliches Einwilligungs- und Analysemanagement auf Internetseiten und mobilen Apps« sowie die Nutzung von Cloud-Dienstleistern für konzerninterne sowie externe Verfahren, Prozesse, Services und IT-Anwendungen bildeten den Beratungsschwerpunkt. Auch wenn 2022 durch die sukzessive Zurücknahme von gesetzlichen Pflichten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie geprägt war, musste auf vielfältige Gesetzesänderungen insbesondere auf Länderebene reagiert werden, um Rechtssicherheit in der Umsetzung der Corona-Verordnungen innerhalb des DB-Konzerns zu geben. Zudem betrachten wir auch weiterhin kontinuierlich unsere internen Prozesse und passen sie entsprechend den Entwicklungen und Gegebenheiten an, um optimal in den Bereichen des Kunden- und Mitarbeitendendatenschutzes positioniert zu sein.

2022 beinhaltete auch verschiedene internationale Themen. Zum einen standen die chinesischen Datenschutzgesetze im Fokus und es wurde geprüft, inwiefern aufgrund deren strenger Vorgaben Anpassungen an wichtigen Systemen und Prozessen des DB-Konzerns und der betroffenen Konzernunternehmen notwendig sind. Entsprechende Anpassungen wurden identifiziert und an die Verantwortlichen adressiert und befinden sich nun in der schrittweisen Umsetzung und der fortlaufenden Überprüfung. Zum anderen lag ein Schwerpunkt weiterhin auf den Auswirkungen des EuGH-Urteils zum grenzüberschreitenden Datentransfer (»Schrems II«). Diese Auswirkungen äußerten sich darin, dass konzernweit dort, wo grenzüberschreitender Datentransfer stattfindet, notwendige Aktualisierungen bis Ende 2022 umgesetzt werden mussten. Dies betraf sowohl vertragliche Vereinbarungen als auch teilweise die Umsetzung stärkerer technisch-organisa-

torischer Maßnahmen. Die notwendigen Aktualisierungen insbesondere in Form des Austauschs der EU-Standardvertragsklauseln wurden an alle Verantwortlichen und Beteiligten adressiert. Gleichzeitig wurden Vorlagen für die neuen EU-Standardvertragsklauseln, Transfer Impact Assessments und Checklisten zur Prüfung der Supplementary Measures erstellt und verteilt. Es wurden ferner Trainings zum rechtmäßigen Umgang mit diesen Vorlagen durchgeführt, sodass alle Beteiligten in die Lage versetzt wurden, die notwendigen Anpassungen fristgemäß vorzunehmen.

Des Weiteren stand die Awareness aller Mitarbeitenden im Fokus. So wurde verstärkt auf eine Mitarbeitendensensibilisierung durch konzernweite Kampagnen in Zusammenarbeit mit den Bereichen Konzernsicherheit, Informationssicherheit und Compliance gesetzt (z. B. die digitalen Tagesveranstaltungen »Tag der Sicherheit« und »Daten- und Cyber-Snacks« oder die Vortragsreihe »Einfach sicher …«). Ebenfalls zahlt die Bereitstellung eines neuen E-Learnings zum Thema »Datenschutz beim mobilen Arbeiten« hierauf ein. Zusätzlich wurden die Mitarbeitenden zum Thema »Datenschutz beim mobilen Arbeiten« in diversen Formaten (z. B. Lunch&Learn) sensibilisiert.

In der technischen Datenschutzberatung lagen 2022 die Schwerpunkte v. a. auf den Themen Big Data, Tracking und Analytics. Darüber hinaus ist das Thema Microsoft Office 365 durch Weiterentwicklung und Einführung neuer Funktionen insbesondere im Innenverhältnis mit laufender technischer Beratung verbunden. Die Begleitung der Ausschreibungen für Telekommunikationsdienstleister, das Advocacy Tool im Bereich Personalmarketing, für die Media- und Marktforschungsagenturen sowie die Cloudvergabe stellten den technischen Datenschutz vor herausfordernde Beratungsaufgaben. Ebenfalls stellte die datenschutzrechtliche Betreuung der neuen Plattform SEMYOU für Mitarbeitendenbefragungen einen Beratungsschwerpunkt dar. Letztere wurde im Vorfeld der konzernweiten Einführung durch das Datenschutzauditteam auch geprüft. Weitere Prüfschwerpunkte lagen 2022 in der Auditierung zentraler Verfahren im Kundendatenschutz (BahnCard, Marketinganalysetool bei MarTech) und Mitarbeitendendatenschutz (Zeiterfassungssystem KANDIS sowie Personalpostprozesse). Das neue Personalmanagementsystem SMART HR wird bis zur Einführung in 2023 fortlaufend und begleitend auditiert.

Zudem wurden zahlreiche Apps geprüft, die für Kund:innen und Mitarbeitende entwickelt wurden (bspw. DB Navigator, BahnBonus, Flinkster). Bei den App-Prüfungen standen die Nutzung von Cookies, der Umfang und die Verarbeitung personenbezogener Daten sowie die technische Absicherung der Datenübertragungen und -speicherung im Fokus. Hierbei hat sich die intensive Zusammenarbeit mit dem Team von Mobile Security im Bereich der Prüfungen für Apps bewährt und der Prüfprozess für Mobile Apps wurde aktualisiert. Der App-Bereitstellungs- und Qualitätssicherungsprozess wurde aus datenschutzrechtlicher und -technischer Sicht beraten. Ein wesentliches Augenmerk lag dabei immer auch auf der Verbesserung von Prozessen und der datenschutzrechtlichen Selbstbefähigung der verantwortlichen Stellen.

Darüber hinaus wurde die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Prüfeinheiten der IT-Revision und des Bereichs Information Security intensiviert, sodass es hier regelmäßige Abstimmungen zu Prüfprogrammen und aktuellen Trends gab. Hierbei standen der Austausch zu relevanten Findings zu den Prüfungen zwischen den Bereichen und die Sicherstellung der Beratung (z. B. Identity Access Management, AIP – Umgang mit streng vertraulichen Dokumenten – sowie Regelung des Zugriffsmanagements auf die einzelnen Unternehmens-Tenants) im Fokus.

Datenschutz-Beirat

Der Datenschutz-Beirat unterstützt den Stakeholderdialog zum Thema Datenschutz im DB-Konzern. Die Mitglieder des Gremiums beraten den Vorstand zu den aktuellen strategischen und zentralen Fragen des Datenschutzes. Ziel ist die Förderung der datenschutzrelevanten Interessen aller Beteiligten, insbesondere der Mitarbeitenden und der Kunden. Das Gremium leistet dabei einen wichtigen Beitrag zu einem möglichst vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern.

Die Beratungen zu den datenschutzrelevanten Aspekten des digitalen Wandels sowie zu den Vorgaben und Ableitungen aus der Strategie Starke Schiene dienen dem Schutz der berechtigten Interessen der Betroffenen. Im Fokus stehen dabei die Herausforderungen für einen modernen, effizienten und v. a. guten Datenschutz im DB-Konzern. Im Rahmen der Diskussionen und Beratungen mit dem Vorstand, den Vertreter:innen der Fachabteilungen und der Datenschutzorganisation findet ein regelmäßiger und intensiver Austausch zu den entsprechenden datenschutzrelevanten Aspekten statt. Dazu gehören die zahlreichen Anwendungen und Digitalisierungsprojekte im DB-Konzern, so auch zum DB Navigator und zur DB EnterpriseCloud. Weitere Beratungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Kommunikation&Training, Betroffenenrechte, Informationssicherheit sowie Data Governance im DB-Konzern.

Der Datenschutz-Beirat hat zum achten Mal in Folge den Datenschutz-Award ausgelobt, einen Preis für Mitarbeitende, die einen hervorragenden Beitrag zu einem innovativen und vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern leisten. Das Projektteam Pandemiestab wurde mit dem Datenschutz-Award 2022 in Gold ausgezeichnet. Ihm ist es unter besonders herausfordernden Rahmenbedingungen gelungen, eine optimale Verbindung von Gesundheitsschutz und Mitarbeitendendatenschutz während der Corona-Pandemie sicherzustellen. Der Datenschutz-Award ist ein wichtiger Awareness-Beitrag für die Belange des Datenschutzes im DB-Konzern.

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.

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

Ein Selbstbehalt erschwert die Gewinnung entsprechend qualifizierter Kandidaten 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 Einvernehmen, die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH zur Umsetzung der Großprojekte Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm zu etablieren und zur Begleitung der Gesellschaft einen Beirat aus 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 Geschäftsvorfällen – 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.

GRI 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 273 ff. einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

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

Der Aufsichtsrat 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 274 ff. 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 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 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 DB AG 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 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.

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 Interessenkonflikte 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 DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, des Konzern-Abschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems 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 DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

GRI

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse 276 finden Sie im Konzern-Anhang. Über die Arbeit der Ausschüsse 27f. im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

GRI

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

TCFD

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 Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

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

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und der Führungskräfte. Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Mitarbeitende 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

GRI

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

TCFD

Das Vergütungssystem des Vorstands

GRI

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.

GRI

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 Bemessungszeitrums 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 (Knockout). 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 Aufsichtsratssitzung 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 BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (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:

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS / in Tsd. €	Feste Vergütung	Variable Vergütung: kurzfristig [1]	Variable Vergütung: langfristige Auszahlung	Variable Vergütung: Rückstellung [2]	Sonstiges [3]	Insgesamt [4]
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 PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN / 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 265 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 Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

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

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (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 DB AG 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 AG [1)]					
Werner Gatzer	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 AG [1)]					
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 → 202
Einführung des Deutschland-Tickets → 202
Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21 → 202
Bundestag beschließt Infrastrukturbeschleunigungsgesetz → 202

Anleiheemission

Über die DB Finance haben wir 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 47, 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 dem 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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung → 203
Ausrichtung des DB-Konzerns → 203
Konjunkturelle Aussichten → 204
Verkehrsmärkte → 204
Beschaffungsmärkte → 206
Finanzmärkte → 206
Entwicklung des DB-Konzerns → 206

Trotz des derzeitigen klaren Aufwärtstrends bestehen weiter große Unsicherheiten v. a. über die weitere Entwicklung des Ukraine-Kriegs und der Inflation. Unsere Prognosen basieren auf der Annahme, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das wirtschaftliche Leben weiter abnehmen und zudem keine wesentliche weitere Verschärfung der geopolitischen Lage auftritt. Nicht abzuschätzen ist zudem, ob, in welchem Umfang und mit welchen Auswirkungen es zu Arbeitskampfmaßnahmen im Geschäftsjahr 2023 kommen könnte.

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung

Nachdem zum Jahresbeginn 2022 die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und Europa noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie gedämpft wurde, ließen diese im weiteren Jahresverlauf nach. Negative Effekte gingen hingegen 2022 vom Ukraine-Krieg aus. Beeinträchtigungen der Lieferketten, Unsicherheiten bei der Energieversorgung und hohe Inflationsraten, die zu massiven Kostenerhöhungen führen und den privaten Konsum belasten, lassen trotz Fortschritten bei der Eindämmung der Corona-Pandemie für 2023 eine Stagnation der Wirtschaftsleistung erwarten. Neue Arbeitsformen (z. B. mobiles Arbeiten) und die Substitution von Geschäftsreisen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie in großem Maßstab etabliert. Im Personenverkehr rechnen wir daher noch nicht überall mit einer Rückkehr auf den Vor-Corona-Wachstumspfad. Im Güterverkehr wird mit einer nur schwachen Erholung des Wachstums gerechnet.

Auch wenn die Corona-Erholung im Personenverkehr länger dauert, werden mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs wieder wirken. So sind die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Probleme, die der Straßengüter- und -personenverkehr mit sich bringen, werden nach dem Überwinden der schwierigen Umfeldbedingungen wieder stärker auf der politischen Agenda an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählt neben der Belastung mit Schadstoffen v. a. der hohe Flächenverbrauch, den viele Städte nicht mehr bereit sind, dem Auto zuzugestehen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist u. a. die Einführung eines deutschlandweit gültigen Nahverkehrstickets (Deutschland-Ticket 47).

Aus den genannten Gründen wird der zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene 57 erforderliche Investitionshochlauf fortgesetzt. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wo sich Investitionen oftmals erst nach vielen Jahren durch schnellere und stabilere Verbindungen auszahlen.

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. Für 2023 bestehen weiterhin Risiken aus den noch nachwirkenden Folgen der Corona-Pandemie. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass mit evtl. wieder steigenden Infektionszahlen oder neu auftretenden Varianten erneut Maßnahmen ergriffen werden, die sich negativ auf die Nachfrage nach Mobilitäts- und Transportleistungen auswirken könnten. Zudem sind die weiteren möglichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs kaum abschätzbar. Auch die mittelfristige Entwicklung der derzeit stark erhöhten Inflation ist schwer abschätzbar. 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 Maßnahmen eingeleitet, um aktuelle Risiken zu dämpfen und mögliche Chancen nutzen zu können.

Ausrichtung des DB-Konzerns

Die im Juni 2019 vorgestellte Strategie Starke Schien 51 ff. definiert unverändert die zukünftige Ausrichtung des DB-Konzerns.

KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten einerseits aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Andererseits mehren sich positive Signale seitens der Entscheidungsträger, die den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene mit gezielten Maßnahmen unterstützen möch-

ten. Unser Fokus liegt daher weiterhin auf dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig nach wie vor einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße. Bspw. wird das autonome Fahren dazu führen, dass immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen müssen. Gleichzeitig bieten autonome Verkehre auf der Straße das Potenzial, den öffentlichen Verkehr in gewissen Teilen unabhängig von Haltestellen und Fahrplänen und damit flexibler zu gestalten.

Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf allen zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

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 vorausichtlich 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 CO_2-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 47 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 Transportratenniveau 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 erwarten wir 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 (CO_2-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 gehen wir 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 Rezessionssorgen wird das Finanzierungsumfeld insgesamt herausfordernder.

Entwicklung des DB-Konzerns

- *Fortschritte bei Umsetzung der Strategie Starke Schiene.*
- *Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.*
- *Ergebnisentwicklung voraussichtlich durch zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Betriebsstabilität und allgemeine Kostensteigerungen deutlich belastet.*
- *Belastungen auch durch höhere Energiekosten.*

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2023 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns wird 2023 voraussichtlich maßgeblich durch Belastungen aus der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Qualitätserhöhung insbesondere in der Schieneninfrastruktur geprägt sein. Diese Belastungen resultieren u. a. auch daraus, dass die Verhandlungen zur zukünftigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur mit dem Bund noch nicht abgeschlossen sind, Maßnahmen aber bereits 2023 umgesetzt werden und der DB-Konzern damit in Vorleistung geht. Zudem wird das Geschäftsjahr 2023 durch die Entwicklung der Inflation (insbesondere höhere Energiekosten) sowie die Normalisierung der Frachtraten bei DB Schenker deutlich belastet werden. Gegensteuerungsmaßnahmen werden teilweise kompensierend wirken.

TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2022	2023
Reisende Fernverkehr (Schiene) in Mio.	132,0	> 155
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mio.	1.605	~1.900
Verkehrsleistung Schienengüterverkehr (Deutschland) in Mrd. tkm	59,6	~62
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mio. Trkm	1.133	> 1.130
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr in ZI	74,8	~77
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) in ZI	70,1	~70
Kundenzufriedenheit DB Cargo in ZI	67	~61
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	65,2	> 70
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	91,8	> 92
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	66,1	> 67
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland in %	65,2	67
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	-
ROCE in %	2,8	~ -2
Tilgungsdeckung in %	13,1	~6

- Die Erholung der Leistungsentwicklung im Schienenpersonenverkehr sollte sich 2023 spürbar weiter fortsetzen.
- Für die Leistungsentwicklung im Schienengüterverkehr erwarten wir ebenfalls eine positive Entwicklung.
- Die Betriebsleistung sollte sich stabil entwickeln, auch um eine weitere Belastung der Infrastruktur zu vermeiden.
- Nach der deutlichen Verschlechterung der Kundenzufriedenheit aufgrund der betrieblichen Qualität in 2022 wird für 2023 ein gleichbleibendes Niveau erwartet. Hintergrund ist die weiterhin anhaltend herausfordernde Betriebsqualität. Bei DB Cargo erwarten wir wegen der in 2022 deutlich gesunkenen Pünktlichkeit, dass die Kundenzufriedenheit bei der nächsten Messung im März 2023 deutlich niedriger ausfallen wird.
- Für 2023 wird eine Verbesserung der Pünktlichkeit erwartet. Um diese zu erreichen, werden die Qualitätsmaßnahmen insbesondere im Hinblick auf strukturell nachhaltige Verbesserungen mit Schwerpunkt im Bereich der Infrastruktur weiter vorangetrieben und intensiviert. Allerdings ist die Erreichung der Pünktlichkeitsziele aufgrund des weiteren Anstiegs des Verkehrsvolumens sowie der Kapazitäts- und Überalterungsprobleme in der Infrastruktur eine große Herausforderung.
- Zur Verringerung der Treibhausgasintensität des DB-Bahnstrommixes in Deutschland werden wir weitere Maßnahmen zur sukzessiven Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien fortführen.
- 2023 werden die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung analysiert und im Rahmen des Folgeprozesses verarbeitet. Im Herbst 2023 folgt das Kulturbarometer als Stichprobenerhebung. Der Zielwert des Kompassindexes 2023 liegt bei 52 %.
- Aufgrund der erwarteten deutlichen Verschlechterung des bereinigten EBIT bei einem gleichzeitigen Anstieg des Capital Employed entwickelt sich der ROCE voraussichtlich schwächer.
- Auch die Tilgungsdeckung dürfte infolge des erwarteten schwächeren operativen Ergebnisses deutlich zurückgehen.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in Mrd. €	2022	2023
Umsatz bereinigt	56,3	> 56
EBIT bereinigt	1,3	~ -1
Brutto-Investitionen	15,4	> 18
Netto-Investitionen	6,8	> 8,5
Fälligkeiten	2,2	2,4
Anleiheemissionen (Senior)	3,1	> 3
Netto-Finanzschulden per 31.12.	28,8	> 33

Die ökonomische Entwicklung des DB-Konzerns wird 2023 ganz wesentlich von zusätzlichen Belastungen aus der Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Qualitätserhöhung, höheren Energiepreisen sowie der Tarifentwicklung geprägt sein. Zudem erwarten wir eine Normalisierung des Frachtratenniveaus bei DB Schenker sowie zusätzliche Belastungen aus der Inflationsentwicklung. Eine weitere Nachfrageerholung im Schienenpersonenverkehr sowie die Umsetzung von Gegensteuerungsmaßnahmen wirken teilweise kompensierend.

Die Umsatzentwicklung dürfte daher 2023 wesentlich schwächer sein und könnte auch zu einem leichten Rückgang führen. Die Ergebnisentwicklung wird deutlich negativ sein. Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive für den Systemverbund Bahn wollen wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Wir wollen damit unsere Qualität und die Kundenzufriedenheit verbessern, die Digitalisierung (inkl. Verbesserung der IT-Sicherheit) vorantreiben und unsere Leistungsfähigkeit steigern.

Die Investitionen werden 2023 voraussichtlich deutlich oberhalb des Niveaus von 2022 liegen. Hier machen sich v.a. höhere Fahrzeuginvestitionen bei DB Fernverkehr und höhere Investitionen in die Schieneninfrastruktur sowie der Maßnahmen zur Sicherung der Qualität und Erhöhung der Kapazität bemerkbar.

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2023 eine hohe Priorität für uns. Wir konzentrieren uns 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 haben wir 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 werden wir in 2023 voraussichtlich auch kurzfristige Darlehen zur Vorfinanzierung der Maßnahmen zur Stabilisierung der Betriebsqualität der Infrastruktur aufnehmen. Die Gespräche mit dem Bund zur zukünftigen Finanzierung der Schieneninfrastruktur sind aktuell noch nicht abgeschlossen.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren Debt-Issuance-Programmen 101f. sowie unserem Commercial-Paper-Programm 101f. Die garantierten Kreditfazilitäten 101f. dienen als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2023 haben wir über die DB Finance eine Senioranleihe 202 emittiert. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2023 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen 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 gestiegenen Netto-Investitionen und der Maßnahmen zur Sicherung der Qualität und Erhöhung der Kapazität in der Schieneninfrastruktur deutlich ansteigen.

Unsere M&A-Aktivitäten werden wir auch 2023 selektiv und fokussiert fortführen.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2022	2023
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	– 42,1	–39,9
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.202	2.255
Recyclingquote in %	96,7	> 95

- Der für 2023 prognostizierte leichte Rückgang der Reduzierung der spezifischen Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 ist im Wesentlichen durch den veränderten Energiemix (Kernenergieausstieg) im DB-Bahnstrom begründet.
- Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2023 planmäßig fortführen.
- Die Recyclingquote werden wir auch 2023 auf einem hohen Niveau halten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung 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.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Querverweise im Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Querverweise auf weiterführende Informationen, die nicht Teil dieses Lageberichts sind. Die entsprechenden Stellen sind im Bericht mit dem Symbol **Begriff** gekennzeichnet und sind nicht Gegenstand des Lageberichts.

KONZERN-ABSCHLUSS

210 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
211 Konzern-Bilanz
212 Konzern-Kapitalflussrechnung
213 Konzern-Eigenkapitalspiegel
214 Konzern-Anhang

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	(1)	56.296	47.075
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	4.129	3.884
Gesamtleistung		60.425	50.959
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	4.541	5.901
Materialaufwand	(4)	– 33.623	– 28.419
Personalaufwand	(5)	– 20.300	– 19.219
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	(6)	– 3.998	– 3.804
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	– 5.777	– 5.716
Operatives Ergebnis (EBIT)		**1.268**	**– 298**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	– 5	– 10
Zinsergebnis	(9)	– 351	– 528
Übriges Finanzergebnis	(10)	20	48
Finanzergebnis		**– 336**	**– 490**
Ergebnis vor Ertragsteuern		**932**	**– 788**
Ertragsteuern	(11)	– 1.159	– 123
Jahresergebnis		**– 227**	**– 911**
Jahresergebnis			
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		– 274	– 946
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		25	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		22	9
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		– 0,64	– 2,20
verwässert		– 0,64	– 2,20

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Jahresergebnis	– 227	– 911
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	2.164	1.482
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.164	1.482
Änderung aus Währungsumrechnung	19	101
Änderung Fair Value von Wertpapieren	0	0
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen	279	91
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	– 9	3
Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	289	195
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	**2.453**	**1.677**
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	– 102	– 51
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**– 102**	**– 51**
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges	– 4	– 7
Veränderung latenter Steuern auf im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	**– 4**	**– 7**
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	**2.347**	**1.619**
Gesamtergebnis	**2.120**	**708**
Gesamtergebnis		
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	2.077	674
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	18	8

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	52.268	50.100
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	2.854	2.387
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	446	461
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	134	99
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	2.273	1.441
Derivative Finanzinstrumente	(21)	559	356
Aktive latente Steuern	(16)	510	1.305
		59.044	**56.149**
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	2.076	2.155
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	502	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	6.334	6.476
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	2.803	2.358
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	65	63
Derivative Finanzinstrumente	(21)	189	50
Flüssige Mittel	(22)	5.138	4.591
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(23)	152	0
		17.259	**15.694**
Bilanzsumme		**76.303**	**71.843**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	4.901	978
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	5.489	5.357
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		**12.540**	**8.485**
Nicht beherrschende Anteile	(27)	137	134
Hybridkapital	(27)	2.002	2.002
		14.679	**10.621**
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	31.186	30.322
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	933	341
Derivative Finanzinstrumente	(21)	329	200
Pensionsverpflichtungen	(31)	2.970	5.031
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.960	3.163
Passive Abgrenzungen	(33)	526	406
Passive latente Steuern	(16)	241	168
		39.145	**39.631**
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	4.087	4.164
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	7.940	8.097
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	4.463	3.883
Ertragsteuerschulden	(30)	243	252
Derivative Finanzinstrumente	(21)	76	19
Sonstige Rückstellungen	(32)	4.610	4.333
Passive Abgrenzungen	(33)	899	843
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(23)	161	–
		22.479	**21.591**
Bilanzsumme		**76.303**	**71.843**

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	**2022**	2021
Ergebnis vor Steuern		932	- 788
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		3.998	3.804
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		- 40	- 32
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		- 25	123
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		4	- 4
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 36	0
Zins- und Dividendenerträge		- 241	- 57
Zinsaufwendungen		589	583
Fremdwährungsergebnis		- 10	- 27
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		5	10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge [1]		1.574	2.786
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		- 10	- 2.372
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		- 283	616
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		6.457	4.642
Erhaltene Zinsen		74	40
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		13	- 3
Gezahlte Zinsen		- 443	- 524
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern		- 457	- 255
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		**5.644**	**3.900**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		246	213
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		- 14.310	- 14.182
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		8.603	9.045
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		- 92	- 43
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte		56	82
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		- 892	- 185
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		47	0
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		- 272	- 45
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen		17	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen		- 3	- 1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**- 6.600**	**- 5.116**
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		1.985	2.675
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		- 34	- 33
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		- 1.059	- 1.164
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten		- 16	- 25
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		3.083	4.860
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		- 1.596	- 1.832
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes		- 157	- 157
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten [2]		159	187
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten [2]		- 804	- 2.202
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**1.561**	**2.309**
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		**605**	**1.093**
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	4.591	3.411
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	(23)	- 14	-
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		- 44	87
Flüssige Mittel am Ende der Periode	**(22)**	**5.138**	**4.591**

[1] Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.
[2] Einschließlich der Veränderung von kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Fair Value von Wertpapieren und Beteiligungen	Rücklagen: Fair Value von Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: **Summe**	Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
Stand per 01.01.2021	2.150	871	– 75	2	– 171	– 3.930	– 13	**– 3.316**	6.302	**5.136**	2.002	132	**7.270**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	2.675	–	–	–	–	–	**2.675**	–	**2.675**	–	1	**2.676**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
– Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	– 26	– 7	**– 33**
– Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	–	**–**
± Übrige Veränderungen	–	–	– 2	–	–	–	1	**– 1**	1	**–**	–	0	**0**
± Gesamtergebnis	–	–	102	3	84	1.431	–	**1.620**	– 946	**674**	26	8	**708**
davon Jahresergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 946	**– 946**	26	9	**– 911**
davon Währungsänderungen	–	–	102	–	–	–	–	**102**	–	**102**	–	– 1	**101**
davon latente Steuern	–	–	–	–	– 7	– 51	–	**– 58**	–	**– 58**	–	–	**– 58**
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	–	–	–	0	91	–	–	**91**	–	**91**	–	–	**91**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	1.482	–	**1.482**	–	**1.482**	–	–	**1.482**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	3	–	–	–	**3**	–	**3**	–	–	**3**
Stand per 31.12.2021	**2.150**	**3.546**	**25**	**5**	**– 87**	**– 2.499**	**– 12**	**978**	**5.357**	**8.485**	**2.002**	**134**	**10.621**

GRI

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen: Kapitalrücklage	Rücklagen: Währungsumrechnung	Rücklagen: Fair Value von Wertpapieren und Beteiligungen	Rücklagen: Fair Value von Cashflow-Hedges	Rücklagen: Neubewertung Pensionen	Rücklagen: sonstige Veränderungen	Rücklagen: **Summe**	Erwirtschaftete Ergebnisse	**Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG**	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	**Eigenkapital**
Stand per 01.01.2022	2.150	3.546	25	5	– 87	– 2.499	– 12	**978**	5.357	**8.485**	2.002	134	**10.621**
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	–	1.985	–	–	–	–	–	**1.985**	–	**1.985**	–	–	**1.985**
– Kapitalherabsetzung	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	–	– 1	**– 1**
– Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	–	–	–	–	–	–	–	**–**	–	**–**	– 25	– 9	**– 34**
– Entnahme aus der Kapitalrücklage	–	– 413	–	–	–	–	–	**– 413**	413	**–**	–	–	**–**
± Übrige Veränderungen	–	–	–	–	–	–	0	**0**	– 7	**– 7**	–	– 5	**– 12**
± Gesamtergebnis	–	0	24	– 9	275	2.061	–	**2.351**	– 274	**2.077**	25	18	**2.120**
davon Jahresergebnis	–	–	–	–	–	–	–	**–**	– 274	**– 274**	25	22	**– 227**
davon Währungsänderungen	–	–	24	–	–	–	–	**24**	–	**24**	–	– 5	**19**
davon latente Steuern	–	–	–	–	– 4	– 102	–	**– 106**	–	**– 106**	–	–	**– 106**
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	–	–	–	0	279	–	–	**279**	–	**279**	–	–	**279**
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	–	–	–	–	–	2.163	–	**2.163**	–	**2.163**	–	1	**2.164**
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	–	–	–	– 9	–	–	–	**– 9**	–	**– 9**	–	–	**– 9**
Stand per 31.12.2022	**2.150**	**5.118**	**49**	**– 4**	**188**	**– 438**	**– 12**	**4.901**	**5.489**	**12.540**	**2.002**	**137**	**14.679**

KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. BZW. PER 31.12. / in Mio. €	DB Fernverkehr [1]		DB Regio		DB Cargo [2]		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Energie	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
Externe Umsatzerlöse	4.845	2.792	8.921	7.929	4.998	4.713	2.035	1.975	593	520	2.451	1.808
Interne Umsatzerlöse	135	119	118	114	246	269	4.231	4.009	791	765	1.749	1.558
Umsatzerlöse	4.980	2.911	9.039	8.043	5.244	4.982	6.266	5.984	1.384	1.285	4.200	3.366
Externe übrige Erträge [1]	374	196	857	814	467	502	1.113	801	179	258	31	60
Interne übrige Erträge	86	72	101	107	46	38	261	239	41	35	17	44
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	9	59	54	65	30	1.488	1.372	120	112	27	28
Summe Erträge	5.445	3.188	10.056	9.018	5.822	5.552	9.128	8.396	1.724	1.690	4.275	3.498
Materialaufwand	- 3.056	- 2.810	- 6.162	- 5.662	- 3.361	- 3.072	- 2.689	- 2.498	- 752	- 809	- 3.818	- 2.973
Personalaufwand	- 1.264	- 1.199	- 2.367	- 2.261	- 1.954	- 1.888	- 3.700	- 3.498	- 476	- 444	- 154	- 145
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 736	- 613	- 908	- 877	- 764	- 673	- 1.495	- 1.390	- 301	- 277	- 118	- 126
EBITDA	**389**	**- 1.434**	**619**	**218**	**- 257**	**- 81**	**1.244**	**1.010**	**195**	**160**	**185**	**254**
Planmäßige Abschreibungen [4]	- 428	- 356	- 647	- 634	- 408	- 383	- 665	- 690	- 166	- 159	- 82	- 84
Erfasste Wertminderungen / -aufholungen	-	-	- 3	- 1	0	- 3	22	14	0	0	-	- 1
EBIT (operatives Ergebnis)	**- 39**	**- 1.790**	**- 31**	**- 417**	**- 665**	**- 467**	**601**	**334**	**29**	**1**	**103**	**169**
Operativer Zinssaldo [5]	- 36	- 29	- 50	- 42	- 64	- 57	- 96	- 109	- 3	- 37	- 6	- 13
Operatives Ergebnis nach Zinsen [5]	**- 75**	**- 1.819**	**- 81**	**- 459**	**- 729**	**- 524**	**505**	**225**	**26**	**- 36**	**97**	**156**
Sachanlagen	7.819	6.584	5.754	6.076	3.050	3.120	22.923	21.788	3.847	3.602	1.133	1.133
+ Immaterielle Vermögenswerte	60	56	405	57	217	201	243	199	71	63	1	4
davon Goodwill	0	0	6	5	0	4	11	12	-	-	-	-
+ Vorräte	216	181	431	558	196	195	271	229	0	0	203	182
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen [6]	29	26	1.176	992	652	554	189	137	41	37	167	205
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen) [6]	553	131	1.478	1.004	225	181	682	590	39	44	192	170
− Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben [6]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern	-	-	0	0	0	2	0	0	-	-	0	0
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte [6]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
− Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen [6]	- 444	- 371	- 657	- 885	- 494	- 468	- 823	- 919	- 107	- 88	- 497	- 421
− Übrige und sonstige Verbindlichkeiten [6]	- 618	- 167	- 1.435	- 843	- 215	- 230	- 853	- 694	- 191	- 182	- 90	- 61
− Ertragsteuerschulden	-	0	- 1	- 1	- 5	- 4	-	-	0	- 1	-	-
− Sonstige Rückstellungen [7]	- 22	- 28	- 3.067	- 2.693	- 177	- 179	- 871	- 959	- 33	- 37	- 31	- 33
− Passive Abgrenzungen	- 499	- 407	- 342	- 241	- 20	- 14	- 164	- 170	- 97	- 100	- 1	- 1
− Abgegrenzte Verbindlichkeiten [6]	- 107	- 69	- 179	- 164	- 212	- 187	- 297	- 232	- 28	- 17	- 12	- 9
− Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten [6]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed [6], [8]	**6.987**	**5.936**	**3.563**	**3.860**	**3.217**	**3.171**	**21.300**	**19.969**	**3.542**	**3.321**	**1.065**	**1.169**
Netto-Finanzschulden	4.179	3.325	775	1.157	2.627	2.680	9.623	9.718	894	746	699	773
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	5	5	28	34	3	2	0	0	-	-
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	2	3	1	1	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	1.667	1.507	716	480	452	527	8.969	9.349	1.434	1.380	303	340
Erhaltene Investitionszuschüsse	- 1	-	- 21	- 25	- 49	- 28	- 7.231	- 7.611	- 1.037	- 1.083	- 228	- 274
Netto-Investitionen	**1.666**	**1.507**	**695**	**455**	**403**	**499**	**1.738**	**1.738**	**397**	**297**	**75**	**66**
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen)	-	-	-	-	-	-	-	27	-	-	-	-
Mitarbeitende [9]	19.139	18.790	37.738	37.220	31.167	30.753	52.510	51.290	6.997	6.811	1.943	1.900

[1] Im ersten Halbjahr 2022 wurden Trassenpreisförderungen i. H. v. 207 Mio. € abweichend zum Konzern-Abschluss 2021 im bereinigten EBIT erfasst.
[2] Zahlen des Vorjahres angepasst; siehe »Veränderung in der Segmentzuordnung« 218.
[3] Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge sowie die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.
[4] Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.
[5] Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.
[6] Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.
[7] Vorjahreszahl DB Arriva und Konsolidierung Übrige angepasst.
[8] Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentschulden zugerechnet.
[9] Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung [2]		Systemverbund Bahn [2]		DB Arriva		DB Schenker [2]		Konsolidierung Übrige [2]		DB-Konzern bereinigt		Überleitung [3]		DB-Konzern	
2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
696	593	-	-	24.539	20.330	4.212	4.067	27.545	22.853	-	-	56.296	47.250	0	- 175	56.296	47.075
5.427	5.092	- 12.576	- 11.777	121	149	2	2	59	86	- 182	- 237	-	-	-	-	-	-
6.123	5.685	- 12.576	- 11.777	24.660	20.479	4.214	4.069	27.604	22.939	- 182	- 237	56.296	47.250	0	- 175	56.296	47.075
460	447	-	-	3.481	3.078	362	431	252	215	-	- 2	4.095	3.722	446	2.179	4.541	5.901
1.656	1.331	- 2.108	- 1.826	100	40	1	0	12	8	- 113	- 48	-	-	-	-	-	-
888	916	1.457	1.349	4.109	3.870	13	6	7	7	-	1	4.129	3.884	-	-	4.129	3.884
9.127	8.379	- 13.227	- 12.254	32.350	27.467	4.590	4.506	27.875	23.169	- 295	- 286	64.520	54.856	446	2.004	64.966	56.860
- 3.354	- 3.107	10.294	9.677	- 12.898	- 11.254	- 1.612	- 1.445	- 19.249	- 15.874	136	174	- 33.623	- 28.399	0	- 20	- 33.623	- 28.419
- 4.137	- 3.898	-	-	- 14.052	- 13.333	- 2.010	- 2.139	- 4.101	- 3.654	-	-	- 20.163	- 19.126	- 137	- 93	- 20.300	- 19.219
- 1.599	- 1.261	2.811	2.439	- 3.110	- 2.778	- 557	- 563	- 2.013	- 1.815	156	112	- 5.524	- 5.044	- 253	- 672	- 5.777	- 5.716
37	113	- 122	- 138	2.290	102	411	359	2.512	1.826	- 3	-	5.210	2.287	56	1.219	5.266	3.506
- 581	- 583	70	65	- 2.907	- 2.824	- 398	- 432	- 670	- 587	3	2	- 3.972	- 3.841	- 28	- 40	- 4.000	- 3.881
- 2	- 2	-	-	17	7	- 1	-	- 1	- 5	-	-	15	2	- 13	75	2	77
- 546	- 472	- 52	- 73	- 600	- 2.715	12	- 73	1.841	1.234	-	2	1.253	- 1.552	15	1.254	1.268	- 298
- 110	- 89	-	-	- 365	- 376	- 42	- 31	- 60	- 57	-	-	- 467	- 464	-	-	-	-
- 656	- 561	- 52	- 73	- 965	- 3.091	- 30	- 104	1.781	1.177	-	2	786	- 2.016	-	-	-	-
3.234	3.154	- 917	- 884	46.843	44.573	1.745	2.343	3.702	3.204	- 22	- 20	52.268	50.100	-	-	52.268	50.100
288	296	- 84	- 70	1.201	806	125	180	1.529	1.402	- 1	- 1	2.854	2.387	-	-	2.854	2.387
28	28	-	-	45	49	0	0	1.227	1.170	-	-	1.272	1.219	-	-	1.272	1.219
722	633	- 37	- 32	2.002	1.946	64	85	10	124	-	-	2.076	2.155	-	-	2.076	2.155
441	346	-	-	2.695	2.297	259	289	3.353	3.872	-	-	6.307	6.458	27	18	6.334	6.476
1.447	1.232	- 1.545	- 1.377	3.071	1.975	597	536	870	761	- 85	- 97	4.453	3.175	505	523	4.958	3.698
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 683	- 541	- 683	- 541
3	6	-	-	3	8	9	9	53	46	-	-	65	63	-	-	65	63
0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	152	-	152	-
- 798	- 668	-	-	- 3.820	- 3.820	- 519	- 603	- 3.395	- 3.488	-	-	- 7.734	- 7.911	- 206	- 186	- 7.940	- 8.097
- 897	- 737	1.541	1.375	- 2.758	- 1.539	- 367	- 282	- 687	- 699	86	96	- 3.726	- 2.424	- 1.670	- 1.800	- 5.396	- 4.224
- 25	- 30	-	-	- 31	- 36	- 43	- 57	- 177	- 169	8	10	- 243	- 252	-	-	- 243	- 252
- 2.686	- 2.799	-	-	- 6.887	- 6.728	- 208	- 325	- 475	- 443	-	-	- 7.570	- 7.496	-	-	- 7.570	- 7.496
- 69	- 40	3	3	- 1.189	- 970	- 217	- 268	- 19	- 11	-	-	- 1.425	- 1.249	-	-	- 1.425	- 1.249
- 401	- 321	-	-	- 1.236	- 999	- 142	- 192	- 658	- 795	-	-	- 2.036	- 1.986	2.036	1.986	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 161	-	- 161	-
1.259	1.072	- 1.039	- 985	39.894	37.513	1.303	1.715	4.106	3.804	- 14	- 12	45.289	43.020	-	-	45.289	43.020
8.131	8.570	-	-	26.928	26.969	975	1.113	924	1.025	-	-	28.827	29.107	-	-	28.827	29.107
357	355	-	-	393	396	43	54	10	11	-	-	446	461	-	-	446	461
- 11	- 14	-	-	- 8	- 10	2	- 1	1	1	-	-	- 5	- 10	-	-	- 5	- 10
724	815	- 113	- 120	14.152	14.278	255	267	946	842	-	-	15.353	15.387	-	-	15.353	15.387
- 7	- 6	-	-	- 8.574	- 9.027	- 29	- 18	-	-	-	-	- 8.603	- 9.045	-	-	- 8.603	- 9.045
717	809	- 113	- 120	5.578	5.251	226	249	946	842	-	-	6.750	6.342	-	-	6.750	6.342
-	-	-	-	-	27	-	-	499	57	-	-	499	84	-	-	499	84
59.992	58.345	-	-	209.486	205.109	38.059	43.189	76.591	75.418	-	-	324.136	323.716	-	-	324.136	323.716

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten → 214
Informationen nach Regionen → 216
Grundlagen und Methoden → 216
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung → 222
Erläuterungen zur Bilanz → 231
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung → 254
Erläuterungen zur Segmentberichterstattung nach Geschäftssegmenten → 255
Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente → 257
Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten → 260
Sonstige Angaben → 261

Informationen nach Regionen

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte [1]		Capital Employed [1]		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende [1]	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
Deutschland	29.003	24.055	48.935	46.187	40.236	37.983	14.273	14.363	5.709	5.338	212.188	209.763
Europa (ohne Deutschland)	15.892	14.278	5.087	5.757	3.868	4.145	801	833	762	813	78.908	84.260
Asien / Pazifik	5.983	4.957	1.408	1.291	1.120	1.139	247	258	247	258	18.006	16.985
Nordamerika	4.417	3.180	750	271	1.025	680	106	40	106	40	11.299	9.256
Übrige Welt	1.001	780	58	37	93	82	39	13	39	13	3.735	3.452
Konsolidierung	–	–	– 1.024	– 977	– 1.053	– 1.009	– 113	– 120	– 113	– 120	–	–
DB-Konzern bereinigt	**56.296**	**47.250**	**55.214**	**52.566**	**45.289**	**43.020**	**15.353**	**15.387**	**6.750**	**6.342**	**324.136**	**323.716**
Überleitung	0	– 175	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
DB-Konzern	**56.296**	**47.075**	**55.214**	**52.566**	**45.289**	**43.020**	**15.353**	**15.387**	**6.750**	**6.342**	**324.136**	**323.716**

[1] Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Grundlagen und Methoden

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Personen- und Güterverkehr europaweit und im Bereich Logistik weltweit aufgestellt.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. §2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gem. §2 Abs. 11 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 29. März 2023 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des §315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtsjahres realisiert werden oder fällig sind. Die Erläuterungen zur Bilanz berücksichtigen die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) ab dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt, nach IFRS 10 vollkonsolidiert.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Konzerninterne Schuldverhältnisse bzw. Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode i. S. d. IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden als Eigenkapitaltransaktionen bilanziert. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die gemeinschaftlich Tätigen Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote z. B. aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) bzw. nach IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationsländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationsland haben.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationsland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden u. a. folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
1 € ENTSPRICHT	**2022**	2021	**2022**	2021
Australischer Dollar (AUD)	1,56930	1,56150	1,51653	1,57495
Kanadischer Dollar (CAD)	1,44400	1,43930	1,36975	1,48267
Schweizer Franken (CHF)	0,98470	1,03310	1,00475	1,08103
Renminbi Yuan (CNY)	7,35820	7,19470	7,07898	7,62671
Dänische Krone (DKK)	7,43650	7,43640	7,43955	7,43703
Britisches Pfund (GBP)	0,88693	0,84028	0,85268	0,85958
Hongkong-Dollar (HKD)	8,31630	8,83330	8,24745	9,19130
Japanischer Yen (JPY)	140,66000	130,38000	138,02515	129,85488
Norwegische Krone (NOK)	10,51380	9,98880	10,09953	10,16329
Polnischer Zloty (PLN)	4,68080	4,59690	4,68564	4,56556
Schwedische Krone (SEK)	11,12180	10,25030	10,62887	10,14628
Singapur-Dollar (SGD)	1,43000	1,52790	1,45127	1,58888
US-Dollar (USD)	1,06660	1,13260	1,05335	1,18249

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und ggf. adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Geschäftsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

GRI

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahr ist bei Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Sachverhalte (insbesondere im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und dem Ukraine-Krieg) gegeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTSPERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2022 ANZUWENDEN SIND ODER VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2022 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSJAHRESENDE VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen wurden veröffentlicht, sind jedoch für Berichtsperioden bis zum 31. Dezember 2022 nicht verpflichtend und wurden vom DB-Konzern nicht vorzeitig angewendet. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Zum 1. Januar 2022 wurde der Geschäftsbereich »Full Load Solutions« (FLS; Bündelung von großvolumigen Komplettladungsverkehren im europäischen Landverkehrsnetz) von DB Schenker an DB Cargo übertragen. Diese Übertragung betrifft im Wesentlichen die Transa Spedition GmbH und die Hangartner Terminal S.r.l., Verona / Italien. Die Vorjahreszahlen in den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« wurden entsprechend angepasst.

Angaben zu wesentlichen Ereignissen und Geschäftsvorfällen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie

Im DB-Konzern sind die Umsatzerlöse im Berichtsjahr auf 56.296 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 47.075 Mio. €). Im Vergleich zum Vorjahr verzeichneten alle Segmente eine positive Umsatzentwicklung, wobei das Wachstum insbesondere durch das Segment DB Schenker[1] getrieben wurde. Auch der Umsatz der übrigen Segmente hat das Vor-Corona-Niveau, bereinigt um Konsolidierungskreisänderungen, wieder erreicht bzw. überschritten.

Im Rahmen von verschiedenen staatlichen Unterstützungsprogrammen wurden dem DB-Konzern weiterhin staatliche Zuschüsse im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie bewilligt. Diese Zuschüsse wurden einzelnen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns bspw. für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva. Diese Zuschüsse wurden, soweit es sich nicht um Bestellerentgelte handelt, im DB-Konzern im Wesentlichen unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Im Berichtsjahr 2022 verminderten sich die Erträge aus staatlichen Zuschüssen insgesamt auf 1.779 Mio. € (im Vorjahr: 3.583 Mio. €; (Anhangziffer (3) 223 f.). Darüber hinaus wurde der DB AG eine Einzahlung in die Kapitalrücklage durch den Bund zur Kompensation von Fahrgeldausfällen i. H. v. 860 Mio. € gewährt, von der 215 Mio. € an die DB Station&Service AG, die DB Netz AG und die DB Energie GmbH weitergereicht wurden (Anhangziffer (25) 242). Zudem wurde die im Rahmen des Finanzierungskreislaufs zur Durchführung von Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vorgesehene Dividendenzahlung der DB AG (650 Mio. €) durch zusätzliche Bundesmittel ersetzt.

Aufgrund der weiteren positiven Geschäftsentwicklung sowie der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen hat sich das EBIT im Geschäftsjahr auf 1.268 Mio. € deutlich verbessert (im Vorjahr: – 298 Mio. €); der operative Cashflow hat sich auf 5.644 Mio. € deutlich erhöht (im Vorjahr: 3.900 Mio. €).

Angaben zu wesentlichen Auswirkungen und Geschäftsvorfällen im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg

Die im Rahmen des Ukraine-Kriegs gestiegenen Energiepreise konnten trotz Preisabsicherungen nicht vollständig kompensiert werden und führten zu einem höheren Materialaufwand.

Wir sehen im Zusammenhang mit den zusätzlichen wirtschaftlichen Belastungen aus dem Ukraine-Krieg derzeit keine Anhaltspunkte für eine Wertminderung auf Ebene der Cash-generating Units. Energiepreisabsicherungen, eine Weitergabe der Preisanstiege an unsere Kunden sowie langfristige Chancen aus der Verkehrswende konnten bisher die Risiken des Ukraine-Kriegs kompensieren.

SCHÄTZ- UND PROGNOSEUNSICHERHEITEN

Aufgrund der Corona-Pandemie sowie des Ukraine-Kriegs und der bis zum Berichtsjahresende nur schwer absehbaren Folgen unterliegen Schätzungen und Prognosen im Berichtsjahr in besonderem Maße Unsicherheiten.

Dies gilt z. B. für die Ermittlung von Rückstellungen für verlustträchtige Personenverkehrsverträge (Anhangziffer (6) 225 ff.), die Bewertung zweifelhafter Forderungen (Anhangziffer (19) 236 ff.) oder für die Prüfung möglicher Wertminderungen bei Vermögenswerten (Anhangziffer (32) 251 ff.).

LIQUIDITÄTSSTEUERUNG UND UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

Im Berichtsjahr erfolgten neben Zuzahlungen in die Kapitalrücklage der DB AG durch den Bund weitere Begebungen von Senioranleihen (Anhangziffer (28) 242 ff.). Aufgrund des uneingeschränkten Zugangs des DB-Konzerns zum Kapitalmarkt und der vereinbarten Finanzierungszusagen für Infrastrukturinvestitionen ist die Unternehmensfortführung des DB-Konzerns auf absehbare Zeit ohne Einschränkungen sichergestellt.

VERPFLICHTUNGEN AUS LIEFERBEZIEHUNGEN

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen mit hoher Bonität, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz seit dem Berichtsjahr ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 771 Mio. € in den Positionen »Forderungen und sonstige Vermögenswerte« (langfristig) und »Sonstige Forderungen und Vermögenswerte« (kurzfristig) sowie in den Positionen »Übrige Verbindlichkeiten« (langfristig) und »Sonstige Verbindlichkeiten« (kurzfristig).

Konsolidierungskreis und Beteiligungen an anderen Unternehmen

GRI

A) TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden

[1] Vorjahreszahlen angepasst; siehe »Veränderungen in der Segmentzuordnung« 218.

Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte bzw. Gruppen von Vermögenswerten, die gem. IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland 2022	Übrige Welt 2022	Insgesamt 2022	Insgesamt 2021
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	113	410	**523**	**519**
Zugänge	1	19	**20**	**8**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**1**
Abgänge	– 11	– 31	**– 42**	**– 5**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**103**	**398**	**501**	**523**

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hat im Berichtsjahr 288 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3 aufgewendet. Es handelte sich um nachfolgend dargestellte Gesellschaften:

GESELLSCHAFT	Tätigkeitsbereich	Segment
Bitergo GmbH, Dortmund (Bitergo)	Dienstleistungen und Produkte für Lagerverwaltung und Transportmanagement	DB Schenker
Les-Triporteurs-Gruppe (Triporteurs), Rennes / Frankreich	Zustellung von Waren im städtischen Bereich mit E-Cargo-Bikes	DB Schenker
USA-Truck-Gruppe (USA Truck), Van Buren / USA	Transportdienstleistungen in Nordamerika	DB Schenker

Die Zugänge enthielten darüber hinaus vier Gründungen sowie zwei Erwerbe, bei denen kein Geschäftsbetrieb im Sinne von IFRS 3 erworben wurde; ein Unternehmenszusammenschluss im Sinne von IFRS 3 liegt hier nicht vor.

Die Erwerbe mit Ausnahme von USA Truck waren aus Sicht des DB-Konzerns nicht wesentlich. Die im Berichtsjahr erstmalig bilanzierten Goodwills ergaben sich folgendermaßen:

in Mio. €	2022	davon Bitergo	davon Triporteurs	davon USA Truck
KAUFPREIS				
Geleistete Zahlungen	288	5	1	282
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	–	–	–	–
Gesamte übertragene Gegenleistung	**288**	**5**	**1**	**282**
– Fair Value des erworbenen Nettovermögens	235	4	0	231
Goodwill	**53**	**1**	**1**	**51**

Der Firmenwert von USA Truck i. H. v. 51 Mio. € berücksichtigt erwartete Synergien und neue Geschäftsmöglichkeiten durch die strategische Erweiterung der Landtransportkapazitäten auf dem nordamerikanischen Markt sowie nicht ansetzbare immaterielle Vermögenswerte (Mitarbeitendenstamm). Der Firmenwert wurde vollständig dem Segment DB Schenker zugeordnet. Er ist nicht steuerlich absetzbar.

Am 24. Juni 2022 hat der DB-Konzern den Abschluss einer Vereinbarung zum Erwerb aller Aktien der USA Truck für 31,72 USD pro Aktie in bar bekannt gegeben. Bedingte Kaufpreisbestandteile wurden nicht vereinbart. Die Transaktion wurde am 15. September 2022 abgeschlossen. Die Kaufpreisallokation stellte sich wie folgt dar:

in Mio. €	Fair Value
Sachanlagen	361
Immaterielle Vermögenswerte	72
Vorräte	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	97
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	19
Flüssige Mittel	22
Vermögenswerte	**572**
Finanzschulden	180
Verbindlichkeiten	80
Sonstige Rückstellungen	19
Passive Abgrenzungen	0
Passive latente Steuern	62
Schulden	**341**
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	–
Nicht beherrschende Anteile	–
Erworbenes Nettovermögen	**231**
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	282
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	22
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	**260**

Ein Betrag von 11 Mio. € wurde für den Teil von aktienbasierten Vergütungsmodellen aufgewendet, die noch nicht erdient waren. Er ist im Personalaufwand enthalten. Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen belief sich auf 97 Mio. €, darin waren Wertberichtigungen von 0 Mio. € enthalten.

Für den Zeitraum vom 15. September 2022 bis zum 31. Dezember 2022 hat USA Truck einen Betrag i. H. v. 194 Mio. € zum DB-Konzernumsatz beigetragen. Das Ergebnis von – 23 Mio. € resultierte v. a. aus höheren Abschreibungen infolge der bei der Kaufpreisallokation identifizierten und neu bewerteten Vermögenswerte. Hätte USA Truck bereits zum 1. Januar 2022 zum DB-Konzern gehört, wäre der Konzernumsatz um 534 Mio. € höher ausgefallen. Die Prognose eines hypothetischen Ergebnisses für diesen Zeitraum war nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich, da sich dann eine signifikant andere Kaufpreisallokation ergeben hätte und Annahmen über die (zum Teil aktienbasierte) Vergütung des damaligen Managements hätten getroffen werden müssen.

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat Bitergo einen Umsatz von 0 Mio. € und ein Ergebnis von 0 Mio. € sowie Triporteurs einen Umsatz von 1 Mio. € und ein Ergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um zwölf Verschmelzungen, sieben Liquidationen sowie 23 Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 47 Mio. € (im Vorjahr: keine), der insbesondere den Verkauf der MTS-Markentechnik-Gruppe, Rülzheim, der EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden, und der Arriva Sverige AB-Gruppe, Nacka/Schweden, betraf.

Im Berichtsjahr gab es wie im Vorjahr keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung.

Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Anhangziffer (7) 228 f.) bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen (Anhangziffer (3) 223) ausgewiesen.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den im Vergleich zum Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich.

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 31.12. 2022	davon aus Konsolidierungskreiszugängen	Beträge für Konsolidierungskreisabgänge
Umsatzerlöse	56.296	229	- 322
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4.129	2	0
Gesamtleistung	60.425	231	- 322
Sonstige betriebliche Erträge	4.541	2	- 13
Materialaufwand	- 33.623	- 122	168
Personalaufwand	- 20.300	- 67	104
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	- 3.998	- 45	27
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.777	- 22	21
Operatives Ergebnis (EBIT)	**1.268**	**- 23**	**- 15**
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	- 5	-	-
Zinsergebnis	- 351	- 4	2
Übriges Finanzergebnis	20	0	0
Finanzergebnis	**- 336**	**- 4**	**2**
Ergebnis vor Ertragsteuern	**932**	**- 27**	**- 13**
Ertragsteuern	- 1.159	6	3
Jahresergebnis	**- 227**	**- 21**	**- 10**

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen:

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreiszugängen	Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisabgängen
Bitergo	0	-
Triporteurs	1	-
USA Truck	194	-
Vähälä-Gruppe, Oulu/Finnland [1]	32	-
SIGNON Deutschland GmbH [1]	2	-
MTS-Markentechnik-Gruppe	-	151
Arriva-Sverige-AB-Gruppe, Nacka/Schweden	-	171
Insgesamt	**229**	**322**

[1] Im Vorjahr unterjährig erworben.

B) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN, ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

	Deutschland 2022	Übrige Welt 2022	Insgesamt 2022	Insgesamt 2021
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	12	13	**25**	**25**
Zugänge	1	0	**1**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	- 2	- 3	**- 5**	**0**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**11**	**10**	**21**	**25**
AT EQUITY BILANZIERTE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	47	36	**83**	**86**
Zugänge	2	7	**9**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	- 1	- 5	**- 6**	**- 3**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	- 1	**- 1**	**0**
Stand per 31.12.	**48**	**37**	**85**	**83**
UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT				
Stand per 01.01.	0	1	**1**	**1**
Zugänge	0	0	**0**	**0**
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Abgänge	0	- 1	**- 1**	**0**
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**0**	**0**	**0**	**1**

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit sind aus Sicht des DB-Konzerns sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
Sachanlagen	52.268	50.100	+ 2.168	+ 4,3
+ Immaterielle Vermögenswerte / Goodwill	2.854	2.387	+ 467	+ 19,6
+ Vorräte	2.076	2.155	- 79	- 3,7
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.334	6.476	- 142	- 2,2
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	5.076	3.799	+ 1.277	+ 33,6
- Forderungen aus Planvermögen	- 118	- 101	- 17	+ 16,8
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	- 683	- 541	- 142	+ 26,2
+ Forderungen aus Ertragsteuern	65	63	+ 2	+ 3,2
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	152	0	+ 152	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 7.940	- 8.097	+ 157	- 1,9
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 5.396	- 4.224	- 1.172	+ 27,7
- Ertragsteuerschulden	- 243	- 252	+ 9	- 3,6
- Sonstige Rückstellungen	- 7.570	- 7.496	- 74	+ 1,0
- Passive Abgrenzungen	- 1.425	- 1.249	- 176	+ 14,1
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	- 161	-	- 161	-
Capital Employed	**45.289**	**43.020**	**+ 2.269**	**+ 5,3**

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.268	- 298	+ 1.566	-
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	- 37	- 7	- 30	-
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	6	3	+ 3	+ 100
Trassenpreisförderung zur Bewältigung der Corona-Pandemie	- 316	- 2.098	+ 1.782	+ 84,9
Anpassung Rückstellungen / Forderungen Havarie Tunnel	- 38	144	- 182	-
Restrukturierung / personalvertragliche Verpflichtungen	90	133	- 43	- 32,3
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholung Grundstücke	20	- 122	+ 142	-
Abschreibung auf Vermögenswerte zur Veräußerung	198	-	+ 198	-
Sonstiges	34	120	- 86	- 71,7
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	**1.225**	**- 1.591**	**+ 2.816**	**-**
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	28	39	- 11	- 28,2
EBIT bereinigt	**1.253**	**- 1.552**	**+ 2.805**	**-**
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	3.998	3.804	+ 194	+ 5,1
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	- 28	- 39	+ 11	+ 28,2
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen / -aufholungen	- 13	74	- 87	-
EBITDA bereinigt	**5.210**	**2.287**	**+ 2.923**	**+ 128**

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt – 43 Mio. € (im Vorjahr: – 1.293 Mio. €) bereinigt. Diese resultierten überwiegend aus temporären Trassenpreisabsenkungen für den Schienenpersonenfernverkehr im Rahmen der Umsetzung der coronabedingten Unterstützungsmaßnahmen des Bundes für den Zeitraum Juni bis Dezember 2022. Die Trassenpreisförderung Januar bis Mai 2022 wurde nicht als Sondereffekt bereinigt, da sie vor Beginn des Geschäftsjahres genehmigt war. Gegenläufig wirkten Abschreibungen auf Vermögenswerte, die als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden. Im Wesentlichen betraf dies Gesellschaften des Segments DB Arriva, die nicht zu den definierten Kernmärkten gehörten und sich in laufenden Verkaufsprozessen befinden. Im Zusammenhang mit der Havarie eines Tunnels konnten teilweise Vergleiche abgeschlossen werden, sodass Rückstellungen teilweise aufgelöst wurden und anteilige Versicherungserstattungen erfolgt sind. Weitere Sondereffekte resultierten aus der Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Segment Beteiligungen / Sonstige). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokationen (Purchase Price Allocation; PPA) im Wesentlichen bei DB Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (28 Mio. €; im Vorjahr: 39 Mio. €).

Die erfassten Sondereffekte entfallen auf folgende Segmente:

in Mio. €	2022	davon EBIT-wirksam	2021	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	337	337	1.826	1.826
DB Regio	0	-	2	2
DB Cargo	- 20	- 20	237	237
DB Netze Fahrweg	- 9	- 2	- 243	- 201
DB Netze Personenbahnhöfe	-	-	-	-
DB Netze Energie	-	-	- 19	- 19
Sonstige / Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 90	- 90	- 639	- 639
Systemverbund Bahn	**218**	**225**	**1.164**	**1.206**
DB Arriva	- 177	- 177	1	1
DB Schenker	- 6	- 6	75	75
Konsolidierung Übrige	1	1	11	11
DB-Konzern	**36**	**43**	**1.251**	**1.293**

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

in Mio. €	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
EBIT bereinigt	1.253	- 1.552	+ 2.805	-
/ Capital Employed per 31.12.	45.289	43.020	+ 2.269	+ 5,3
ROCE in %	**2,8**	**- 3,6**	**-**	**-**

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gem. IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bei den unter den Erträgen und Aufwendungen (»Insgesamt«) dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

(1) UMSATZERLÖSE

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und ggf. Preisnachlässen. Außerdem werden Erlöse aus der Vermietung von eisenbahnnahen Vermögenswerten wie Bahnhofsflächen ebenfalls innerhalb der Umsatzerlöse ausgewiesen, während sonstige Vermietungserlöse innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge bilanziert werden.

Im Personenverkehr werden Umsätze aus Einzeltickets vereinfachend mit dem ersten Gültigkeitstag des Fahrtickets erfasst. Umsätze aus Zeitkarten werden über den Gültigkeitszeitraum erfasst.

In den Segmenten DB Regio und DB Arriva hat die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 6 % der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden. Der Umsatz wird entsprechend über die Vertragslaufzeit des jeweiligen langfristigen Vertrags realisiert.

Die Umsatzrealisierung gem. IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf die Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, die ein Unternehmen im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird (Transaktionspreis).

in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	49.965	41.683
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	7.867	7.209
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.289	2.224
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	386	332
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	2.735	2.202
Sonstige Umsatzerlöse	1.025	860
Erlösschmälerungen	– 104	– 226
Insgesamt	**56.296**	**47.075**
± Sondereffekte	0	175
± Konsolidierungskreiseffekte	– 229	– 322
± Währungskurseffekte	– 829	–
Insgesamt – vergleichbar	**55.238**	**46.928**

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo und DB Arriva erbracht. Sie enthielten in einem geringen Umfang Erlöse aus Sub-Operate-Lease-Verträgen im Segment DB Schenker. Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur betrafen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe und Umsatzerlöse aus Warenverkäufen im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Energie und DB Schenker erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse des DB-Konzerns um 9.221 Mio. € auf 56.296 Mio. € (+19,6 %). Der Umsatzzuwachs resultierte ganz wesentlich aus der starken Umsatzentwicklung in den Segmenten DB Schenker und DB Fernverkehr. Treiber bei DB Schenker waren v. a. deutlich gestiegene Frachtraten in der See- und Luftfracht sowie bei DB Fernverkehr die Erholung der Nachfrage, die seit April 2022 das Vor-Corona-Niveau weitgehend erreicht hat. Deutliche Umsatzanstiege verzeichneten auch die Segmente DB Regio (u. a. infolge gestiegener Bestellerentgelte) und DB Netze Energie (v. a. infolge von Preiseffekten sowie höherer Umsätze aus Energiehandel).

In den Umsatzerlösen waren positive Währungskurseffekte von 829 Mio. € überwiegend aus dem Segment DB Schenker enthalten. Dies resultierte v. a. aus einer im Vergleich zum Euro starken Entwicklung des US-Dollars sowie des chinesischen Renminbi.

Im Anstieg der Umsatzerlöse aus Warenverkäufen haben sich deutlich höhere Erlöse bei der DB Energie GmbH ausgewirkt. Dämpfend wirkte der Verkauf der MTS-Markentechnik-Gruppe.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse deutlich über dem Vorjahresniveau (+8.309 Mio. €; +17,7 %).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 214f. ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Der Rückgang ergab sich aus dem Wegfall einer im Vorjahr erfolgten Rückstellungsbildung.

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sog. gesicherte Erlöse) verteilte sich wie folgt:

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Personenverkehrsverträge	87.183	74.765
Logistik- und Güterverkehrsverträge [1]	304	221
Übrige Verträge [1]	1.657	1.195
Insgesamt	**89.144**	**76.181**

[1] Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Vertragsvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt.

Der Anstieg des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen betraf neben dem Segment DB Regio im Wesentlichen das Segment Beteiligungen/Sonstige durch den Abschluss langfristiger Verträge im Ausland. Rückläufig entwickelte sich der Auftragsbestand im Segment DB Arriva. Bei den übrigen Verträgen war wieder ein deutlicher Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten [1] wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	2022	2021
Stand per 01.01.	30	35
Währungsumrechnungseffekte	– 1	0
Zugänge	215	147
Wertminderungen	0	0
Erfüllung/Bezahlung	– 165	– 24
Sonstige Änderungen	17	– 140
Änderungen Konsolidierungskreis	–	12
Stand per 31.12.	**96**	**30**

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. Ein Betrag i. H. v. 24 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9 Mio. €) entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere, vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (z. B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	2022	2021
Stand per 01.01.	1.101	1.120
Währungsumrechnungseffekte	– 2	7
Zugänge	2.098	2.655
Erfüllung von Verbindlichkeiten	– 1.873	– 2.726
Sonstige Änderungen	– 35	37
Änderungen Konsolidierungskreis	1	8
Stand per 31.12.	**1.290**	**1.101**
davon langfristig	213	110

Der überwiegende Teil der vertraglichen Verbindlichkeiten wird im Folgejahr erfüllt.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Bestandsveränderungen	– 8	– 3
Andere aktivierte Eigenleistungen	4.137	3.887
Insgesamt	**4.129**	**3.884**
± Sondereffekte	–	–
± Konsolidierungskreiseffekte	– 2	0
± Währungskurseffekte	0	–
Insgesamt – vergleichbar	**4.127**	**3.884**

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte aus einem höheren Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	3	1
Verkauf von Material und Energie	169	158
Sonstige Leistungen für Dritte	582	520
	754	**679**
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	181	169
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	289	211
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	116	99
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	0	72
Übrige staatliche Zuschüsse	1.663	3.412
	1.779	**3.583**
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	275	147
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	37	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	300	252
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	29	19
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	45	48
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	156	197
Sonstige übrige Erträge	696	589
	926	**853**
Insgesamt	**4.541**	**5.901**
± Sondereffekte	– 446	– 2.179
± Konsolidierungskreiseffekte	– 2	– 13
± Währungskurseffekte	– 5	–
Insgesamt – vergleichbar	**4.088**	**3.709**

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge über dem Niveau des Vorjahres (+ 379 Mio. €).

Der Rückgang vor Bereinigung der Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen. Die Zuschüsse enthielten v. a. temporäre Trassenpreisförderungen des Bundes zur Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie für den Schienenpersonenfernverkehr (519 Mio. €; im Vorjahr: 2.098 Mio. €). Des Weiteren wurden Tochtergesellschaften des DB-Konzerns

[1] Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden u. a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

coronabedingte Zuschüsse u. a. zum Ausgleich von fehlenden Fahrgeldeinnahmen gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Darüber hinaus entfielen 170 Mio. € auf Kompensationsleistungen der öffentlichen Hand im Rahmen des sog. 9-Euro-Tickets im Segment DB Regio. Staatliche Zuschüsse, für die zum Berichtsjahresende der Beantragungs- und Bewilligungsprozess zum Erhalt der Corona-Hilfen bzw. zur Kompensation des 9-Euro-Tickets noch nicht abgeschlossen war, wurden mit dem voraussichtlich erwarteten Förderbetrag bilanziert. Bei der endgültigen Bewilligung können sich Abweichungen vom Schätzwert ergeben.

Zahlungen des Bundes an den DB-Konzern wurden als staatliche Zuschüsse bilanziert, sofern diese Zahlungen nicht aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Stellung des Bundes als Gesellschafter des DB-Konzerns geleistet wurden und insoweit als Kapitalerhöhungen zu bilanzieren sind.

Der Anstieg der Erträge aus dem Verkauf von Material und Energie ergab sich hauptsächlich durch höhere Erlöse aus Schrottverkäufen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen (DB Netze Fahrweg) aufgrund gestiegener Schrottpreise.

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermieterträge von 31 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €).

Der Anstieg der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten war v. a. auf den Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Grundstücken zurückzuführen.

Die sonstigen übrigen Erträge betrafen neben der Auflösung von Verbindlichkeiten eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	2.904	2.259
Stromsteuer	151	148
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.508	995
Sonstige Energien	519	294
Energiepreisderivate	– 310	– 51
	4.772	**3.645**
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	510	539
Preis- und Wertberichtigungen Material	– 92	– 20
	5.190	**4.164**
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	20.864	17.206
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	504	499
Provisionen	205	92
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	324	348
Nutzung Stationen	59	58
Nutzung örtliche Anlagen	0	0
	383	**406**
Sonstige bezogene Leistungen	964	826
	22.920	**19.029**
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	5.513	5.226
Insgesamt	**33.623**	**28.419**
± Sondereffekte	0	– 20
± Konsolidierungskreiseffekte	– 122	– 168
± Währungskurseffekte	– 588	–
Insgesamt – vergleichbar	**32.913**	**28.231**

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte stieg der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 4.682 Mio. € (+16,6 %).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betrugen 24 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €). Zuschreibungen wurden i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) insbesondere aufgrund von Schätzungsänderungen bei der Materialbewertung vorgenommen.

Die Aufwendungen für Energie stiegen im Berichtsjahr aufgrund von Preis- und Mengeneffekten. Die stark gestiegenen Marktpreise haben aufgrund langfristiger Beschaffungsverträge und Sicherungsgeschäfte im Berichtsjahr nur zum Teil zu zusätzlichen Belastungen geführt.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 3.891 Mio. € (+20,4 %) an. Die eingekauften Transportleistungen lagen v. a. aufgrund stark gestiegener Frachtraten in der See- und Luftfracht sowie von Währungskurseffekten bei DB Schenker über dem Niveau des Vorjahres.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 287 Mio. € (+5,5 %) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und Beteiligungen / Sonstige.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2022	2021
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	15.663	14.682
für zugewiesene Beamt:innen	688	778
	16.351	**15.460**
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.907	2.771
für zugewiesene Beamt:innen	164	189
Aufwendungen zur Personalanpassung	199	155
Aufwendungen für Altersversorgung	679	644
	3.949	**3.759**
Insgesamt	**20.300**	**19.219**
± Sondereffekte	– 137	– 93
± Konsolidierungskreiseffekte	– 67	– 104
± Währungskurseffekte	– 121	–
Insgesamt – vergleichbar	**19.975**	**19.022**

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.353 Mio. € (im Vorjahr: 1.293 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasste im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen bzw. deren Hinterbliebene. Sie resultierten primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter Anhangziffer (31) 247 ff.

Die Tätigkeit der 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).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wurde maßgeblich geprägt durch den Tarifabschluss 2020/2021: ab 1. Januar 2022 erfolgte eine Erhöhung der Tabellenentgelte um 1,5 %. Für den Zeitraum Januar bis März 2022 wurde – zusätzlich zu der in 2021 erfolgten Zahlung eine Corona-Beihilfe i. H. v. 400 bis 500 € (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft [EVG]: 500 €; Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer [GDL]: 400 €) vereinbart, die im März 2022 ausgezahlt wurde.

Des Weiteren wurde im Dezember 2022 ein Energiebonus i. H. v. 150 € je Mitarbeitende:n ausgezahlt. Zusätzlich aufwandssteigernd wirkten erhöhte Rückstellungsbildungen für Tantiemen, Urlaubsrückstände und Arbeitsmehrleistungen.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
in VZP	**2022**	2021	**2022**	2021
Arbeitnehmende	311.800	309.402	311.135	308.123
Beamt:innen	12.336	14.314	13.225	15.482
Mitarbeitende	**324.136**	**323.716**	**324.360**	**323.605**
Auszubildende und dual Studierende	13.351	13.173	11.961	11.782
Beschäftigte	**337.487**	**336.889**	**336.321**	**335.387**

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeitenden bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt bzw. ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern über dem Niveau des Vorjahresendes. Im Segment Beteiligungen/Sonstige resultiert der Zuwachs insbesondere aus gestiegenen Geschäftsaktivitäten im In- und Ausland der DB E.C.O. Group. Bei DB Systel bedingten der Ausbau innovativer Themenfelder und die gestiegene Fertigungstiefe die höhere Mitarbeitendenzahl. Der Anstieg im Segment DB Netze Fahrweg ist auf den Mitarbeitendenaufbau v. a. im Bauprojektmanagement zurückzuführen. Der Personalanstieg bei DB Cargo resultierte insbesondere aus der Übernahme von FLS von DB Schenker. Bei DB Schenker wurde der Anstieg durch die Sparte Land Transport getrieben (infolge der Akquisition von USA Truck) sowie durch die positive Geschäftsentwicklung in der Sparte Luft- und Seefracht. Gegenläufig wirkte eine geringere Zahl an Mitarbeitenden im Segment DB Arriva, im Wesentlichen durch den Verkauf der Arriva Transportes Sul do Tejo S.A.-Gruppe, Almada/Portugal und der Arriva Sverige AB-Gruppe, Nacka/Schweden.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
in NP	**2022**	2021
Arbeitnehmende	324.174	322.261
Beamt:innen	12.710	14.729
Mitarbeitende	**336.884**	**336.990**
Auszubildende und dual Studierende	13.351	13.173
Beschäftigte	**350.235**	**350.163**

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATIONEN UND WERTMINDERUNGEN

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer bzw. bei gemieteten Vermögenswerten über die kürzere Vertragsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15 – 100
Gleisanlagen	13 – 30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10 – 85
Übrige bauliche Anlagen	5 – 60
Signalanlagen	7 – 40
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Bahnstromanlagen	10 – 52
Schienenfahrzeuge	10 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 – 15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Amortisationen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Amortisation zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Markennamen	unbestimmte Nutzungsdauer
Kundenstamm	8 – 15
Entgeltlich erworbene Software	3 – 10
Selbst erstellte Software	3 – 25

Die Angemessenheit der Amortisationsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Goodwills ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden, wie auch Markennamen, nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Goodwills werden nicht wieder aufgeholt.

Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sog. Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gem. IAS 36 Goodwills sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sog. zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Die CGU-Struktur entspricht, unverändert zum Vorjahr, vollständig der Planungs- und Berichtsstruktur des DB-Konzerns.

Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden. Es wird unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine Wertminderung ein jährlicher Asset-Impairment-Test auf Ebene der Gruppen von CGUs durchgeführt, die den operativen Segmenten der DB AG entspricht. Des Weiteren wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Goodwills wird auf Ebene der Gruppe von CGUs durchgeführt, der ein Goodwill zugeordnet worden ist. Diese entspricht ebenfalls den operativ tätigen Segmenten. Wesentliche Goodwills bestehen derzeit in der CGU DB Schenker. Zum Ausweis der Goodwills je CGU verweisen wir auch auf die »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 214f.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital).

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag grundsätzlich durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Die angesetzte pauschale Steuerquote beträgt für die CGUs des Systemverbunds Bahn unverändert zum Vorjahr 30,5 %. Da die tatsächlichen Steuerquoten im Ausland mitunter stark von der angesetzten Steuerquote i. H. v. 30,5 % abweichen, wurden die Steuerquoten für die beiden im Schwerpunkt international tätigen CGUs im Geschäftsjahr 2022 angepasst. Demnach wird für DB Arriva eine Steuerquote von 23,0% und für DB Schenker eine Steuerquote von 22,0 % angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognose ist die vom Vorstand der DB AG beschlossene Mittel- und Langfristplanung, deren Planungshorizont bis in das Jahr 2030 reicht. Für Cashflow-Prognosen über den Planungshorizont wird ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Um den gestiegenen Inflationserwartungen Rechnung zu tragen, wird für die Transporteure DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo von einer Wachstumsrate des Free Cashflows i. H. v. +1,5 % p. a. ausgegangen. Für die international tätigen CGUs DB Arriva und DB Schenker wird aufgrund der weltweit höheren Wachstumsraten und Expansionsmöglichkeiten von einem nachhaltigen Wachstum des Free Cashflows i. H. v. +2,0 % p. a. ausgegangen. Bei den übrigen CGUs der Eisenbahninfrastruktur steht die langfristige Wachstumsrate im Einklang mit der Ableitungsmethode der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) für die Kapitalkosten und ist unverändert zum Vorjahr +1,0 % p. a.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber der jeweiligen CGU widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein WACC nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2021 bzw. 2022 gültigen WACCs für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	2022		2021	
in %	**vor Steuern**	**nach Steuern**	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	8,6	6,0	6,2	4,3
DB Regio	7,8	5,4	5,3	3,7
DB Cargo	10,6	7,4	8,3	5,8
DB Netze Fahrweg	3,4	2,4	4,6	3,2
DB Netze Personenbahnhöfe	3,6	2,5	6,1	4,2
DB Netze Energie	6,2	4,3	4,0	2,8
DB Arriva	7,8	6,0	5,8	4,0
DB Schenker	10,6	8,3	8,3	5,8

Die Veränderungen der WACCs im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- bzw. langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes. Für die CGUs der Eisenbahninfrastruktur, DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe wird zur Diskontierung der Cashflows seit diesem Jahr der von der BNetzA ermittelte WACC herangezogen. Im Vergleich zum Vorjahr sinken die WACCs der CGUs DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe durch diese Änderung deutlich. Aus der Absenkung der WACCs resultierte eine Entlastung des Nutzungswerts durch die geringere Diskontierung der Cashflows.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte bzw. künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich v. a. die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauvorhaben, deren Bauzeit sich über den Betrachtungszeitraum (2030) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Bei den CGUs DB Netze Fahrweg und DB Cargo liegt zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vor. Der Wertminderungsbedarf beträgt bei DB Netze Fahrweg –14.455 Mio. € und bei DB Cargo –1.522 Mio. €. Im Anschluss wurde geprüft, in welcher Höhe die ermittelte Unterdeckung auf einzelne Vermögensgegenstände allokiert werden kann. Bei der CGU DB Netze Fahrweg wurde zunächst der auf die CGU allokierte Goodwill vollständig abgeschrieben (siehe im Folgenden »Goodwill-Impairment-Test«). Da für alle übrigen Vermögenswerte der CGU DB Netze Fahrweg eine weitere Erfassung der berechneten Wertminderung dazu führen würde, dass die Buchwerte der einzelnen Vermögenswerte unterhalb des jeweiligen beizulegenden Zeitwerts sinken würde, wurde auf eine weitere Abwertung im Einklang mit IAS 36.105 verzichtet. Für die Vermögenswerte der CGU DB Cargo gilt ebenfalls, dass bei einer Erfassung der berechneten Wertminderung auf Ebene der einzelnen Vermögenswerte der Buchwert der Vermögenswerte unterhalb ihres jeweils beizulegenden Zeitwerts absinken würde. Auch hier wurde auf eine weitere Abwertung im Einklang mit IAS 36.105 verzichtet.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle übrigen CGUs ihre Buchwerte mit dem Nutzungswert (Value in Use) decken.

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Für alle CGUs, denen ein Goodwill zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Goodwills einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Wertminderungen ergaben sich mit 13 Mio. € aus der Übertragung des FLS-Geschäfts von der CGU DB Schenker auf die CGU DB Cargo. Der Nutzungswert (Value in Use) der CGU DB Cargo beträgt zum Bilanzstichtag 2,1 Mrd. €.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung des jeweiligen Segments abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen zum Asset-Impairment-Test gelten daher analog.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Wertminderungsbedarf bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash-generating Units; CGUs)

Im Rahmen des Impairment-Tests wurden die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft. Bei der CGU DB Cargo erfolgte die Sensitivitätsanalyse bezogen auf den ermittelten beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung der wesentlichen Assets. Analog zum Vorjahr ergibt sich auch bei einem Abschlag i. H. v. 10 % auf den beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung kein Wertminderungsbedarf. Bei der CGU DB Netze Fahrweg ist davon auszugehen, dass der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung keinen Spielraum für Sensitivitäten aufweist. Die in den methodischen Ausführungen skizzierte Ableitungsmethode des beizulegenden Zeitwerts sorgt für eine Korrelation zwischen erzielbarer Rendite und Kapitalkosten, wodurch ein Wertminderungsbedarf für die Assets der Eisenbahninfrastruktur unwahrscheinlich ist.

Generell bestehen auch bei den CGUs der Eisenbahninfrastruktur unverändert Risiken aus dem Umfang der langfristigen Baukostenzuschüsse für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz und der damit zusammenhängenden Höhe an Eigenmitteln aufseiten der Infrastrukturunternehmen. Die in der Mittel- und Langfristplanung hinterlegten Baukostenzuschüsse basieren auf der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV; ehemals Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI]) und dem DB-Konzern unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie dem zwischen dem Bund und dem DB-Konzern vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der Ziele des Klimaschutzprogramms 2030.

Die hier im Folgenden ausgewiesenen Sensitivitäten beziehen sich lediglich auf einen Impairment-Test auf Basis des Nutzungswerts. Kommt es im Rahmen der Szenarioanalysen zu einer Unterdeckung, hat dies noch nicht zwangsläufig einen Wertminderungsbedarf zur Folge. Würde die in der jeweiligen Szenarioanalyse zugrunde gelegte Prämisse eintreten, müsste in einem zweiten Schritt die Deckung der Buchwerte über den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value Less Costs of Disposal) – analog zu DB Cargo und DB Netze Fahrweg – untersucht werden. Eine Szenarioanalyse des Fair Values wird nur dann vorgenommen, wenn der Fair Value im Geschäftsjahr die relevante Bewertungsgröße darstellt.

EBIT-Marge

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergab eine Unterdeckung bei den CGUs DB Fernverkehr (– 979 Mio. €) und DB Regio (– 665 Mio. €), d. h., der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs lieferte also keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Fernverkehr hält einer Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 5,8 % und DB Regio um bis zu 5,5 % stand. Die übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10 % eine stabile Überdeckung.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10 % simuliert. Analog zum Vorjahr ergab sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Gewichtete Kapitalkosten

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10 % untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern). In dieser Modellrechnung ergab sich für die CGU DB Fernverkehr (– 495 Mio. €) eine Unterdeckung. Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem DB Fernverkehr eine Überdeckung aufweist, beträgt 7,0 %.

Nutzungsdauer und Restwert

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer bzw. zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10 % geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (Terminal Value) geprüft. In dieser Modellrechnung ergab sich für alle betrachteten CGUs eine Unterdeckung.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2022	2021
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	4.000	3.881
Erfasste Wertminderungen	22	14
Erfasste Wertaufholungen	– 24	– 91
Insgesamt	**3.998**	**3.804**
± Sondereffekte	– 41	35
± Konsolidierungskreiseffekte	– 45	– 27
± Währungskurseffekte	– 12	–
Insgesamt – vergleichbar	**3.900**	**3.812**

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr leicht über dem Vorjahreswert und betrafen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie Schienenfahrzeuge. Sie wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen. Die erfassten Wertaufholungen betrafen mit 23 Mio. € Zuschreibungen bei Gleisanlagen im Segment DB Netze Fahrweg.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) 231 ff. und (14) 234.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Leasing	864	741
Variable Leasingaufwendungen	19	9
	883	**750**
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	264	222
Gebühren und Beiträge	227	212
Aufwendungen aus Versicherungen	190	171
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	173	148
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	60	56
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	336	234
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	31	44
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	718	654
Sonstige Kommunikationsdienste	56	57
Sonstige Serviceleistungen	1.040	931
	1.814	**1.642**
Aufwendungen aus Schadenersatz	239	358
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte [1]	42	76
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	250	270
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	6	3
Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen	198	–
Sonstige betriebliche Steuern	59	87
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	135	126
Konzessionskosten für Personenverkehr	– 5	9
Sonstiger personalbezogener Aufwand	292	230
Sonstige übrige Aufwendungen	583	1.078
	1.005	**1.443**
Insgesamt	**5.777**	**5.716**
± Sondereffekte	– 253	– 672
± Konsolidierungskreiseffekte	– 22	– 21
± Währungskurseffekte	– 34	–
Insgesamt – vergleichbar	**5.468**	**5.023**

[1] Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind insgesamt nur geringfügig um 61 Mio. € (+1,1 %) gestiegen. Im Wesentlichen standen preisbedingte Kostensteigerungen in nahezu allen Aufwandsarten geringeren Aufwendungen infolge des Wegfalls von Sondereffekten aus dem Vorjahr bei den sonstigen übrigen Aufwendungen und den Aufwendungen aus Schadenersatz gegenüber.

Der Rückgang der Aufwendungen aus Schadenersatz resultierte aus Effekten aus dem Wegfall von Rückstellungsbildungen im Vorjahr im Zusammenhang mit einer Havarie (Segment DB Netze Fahrweg).

Der Rückgang der sonstigen übrigen Aufwendungen ergab sich v. a. aus einer Rückstellungszuführung aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten (Segment Beteiligungen/Sonstige) im Vorjahr.

Die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten sind um 133 Mio. € (+17,7 %) gestiegen und betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (213 Mio. €; im Vorjahr: 210 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (69 Mio. €; im Vorjahr: 58 Mio. €). Der Anstieg resultierte zudem aus höheren Mieten für Schienenfahrzeuge bei DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo, Software sowie Mietnebenkosten.

Die Reise- und Repräsentationskosten sind nach den coronabedingten Einschränkungen in den Vorjahren wieder auf das Vor-Corona-Niveau gestiegen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Steuern im Berichtsjahr resultierte aus einer teilweisen Auflösung von Rückstellungen für Umsatzsteuern von 40 Mio. €.

Zu den Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen siehe Anhangziffer (23) 241 f.

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann bzw. die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2022	2021
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	1	1
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	2	2
Übrige	2	0
	5	**3**
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	4	4
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	– 3	– 3
GHT Mobility GmbH, Berlin	– 16	– 18
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund	1	1
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	1	0
Übrige	3	3
	– 10	**– 13**
Insgesamt	**– 5**	**– 10**

(9) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	7	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	62	29
Erträge aus Wertpapieren	1	1
Operative Zinserträge	**70**	**32**
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	168	23
	238	**55**
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 396	– 430
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	– 62	– 28
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	– 86	– 80
Operativer Zinsaufwand	**– 544**	**– 538**
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	– 45	– 45
	– 589	**– 583**
Insgesamt	**– 351**	**– 528**
± Sondereffekte	7	42
± Konsolidierungskreiseffekte	4	2
± Währungskurseffekte	2	–
Insgesamt – vergleichbar	**– 338**	**– 484**
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	– 474	– 506

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge war insbesondere auf erhöhte Zinserträge gegenüber Kreditinstituten durch gestiegene Marktzinsen zurückzuführen.

Der Anstieg der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrigen Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes bei den sonstigen Rückstellungen.

Der Anstieg des Nettozinsaufwands für Pensionsrückstellungen resultierte aus einem gestiegenen Rechnungszinssatz.

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus Beteiligungen	3	2
Ergebnis aus Währungskurseffekten	60	– 268
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	– 50	295
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	6	9
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Fair-Value-Änderung von Finanzinstrumenten	29	32
Wertminderungen und Wertaufholungen bei Finanzinstrumenten	10	–
Sonstiges Finanzergebnis	– 38	– 22
Insgesamt	**20**	**48**
± Sondereffekte	–	–
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	33	–
Insgesamt – vergleichbar	**53**	**48**

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultierte aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultierten zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund und dem Schweizer Franken. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasster währungsinduzierter Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Fair-Value-Entwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind.

Die Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten betrafen die positive Wertentwicklung aus der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen (Anhangziffer (17) 235 f.).

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2022	2021
Tatsächlicher Steueraufwand	– 509	– 321
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	54	19
Tatsächliche Ertragsteuern	**– 455**	**– 302**
Latenter Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag)	– 704	179
Ertragsteuern	**– 1.159**	**– 123**

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus gestiegenen Ergebnisbeiträgen einiger ausländischer Konzerngesellschaften. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Aufwand (im Vorjahr: Ertrag). Dieser resultierte aus der deutlich niedrigeren erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge, während sich im Vorjahr ein latenter Steuerertrag aus einer erhöhten erwarteten künftigen Nutzung ergab.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von 30,5 % darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	932	– 788
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steuerertrag	**– 284**	**240**
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	– 868	– 411
Steuerfreie Erträge	32	34
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	29	40
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	– 69	– 35
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	83	63
Übrige Effekte	– 82	– 54
Ausgewiesene Ertragsteuern	**– 1.159**	**– 123**
Effektiver Steuersatz in %	124,4	– 15,6

Im Berichtsjahr entstanden neue steuerliche Verlustvorträge, auf die nicht in vollem Umfang aktive latente Steuern gebildet wurden, da bereits für die im Vorjahr vorhandenen Verlustvorträge und temporären Differenzen im Prognosezeitraum nicht mit ausreichend zu versteuerndem Ergebnis gerechnet wurde.

Der Überleitungsbetrag i. S. d. IAS 12.33 bezog sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultierten, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Die übrigen Effekte enthielten im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und zusätzlicher lokaler Ertragsteuern im Ausland.

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2022	2021
Jahresergebnis	– 227	– 911
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	– 274	– 946
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	22	9
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	– 0,64	– 2,20
verwässert	– 0,64	– 2,20

Erläuterungen zur Bilanz

(13) SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen

Für gemietete und geleaste Vermögenswerte wird, soweit diese unter den Anwendungsbereich des IFRS 16 fallen, ein Nutzungsrecht (gem. IFRS 16.24) und eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, sobald die Vermögenswerte dem DB-Konzern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Abschreibung erfolgt linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses. Davon ausgenommen sind Leasingverträge für Vermögenswerte von geringem Wert (bis zu einschließlich 5.000 €) und kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, deren Aufwand linearisiert in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Komponenten von Leasingraten, die nicht die Nutzung des Vermögenswerts betreffen, werden nicht in die Bemessung des Nutzungsrechts und die Leasingverbindlichkeit einbezogen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei der Festlegung der Vertragslaufzeit berücksichtigt das Management alle Tatsachen und Umstände, die Einfluss auf die mögliche Ausübung einer Verlängerungsoption oder Kündigungsoption haben. Diese Einschätzung wird regelmäßig überprüft.

Vermietete Vermögenswerte

Der DB-Konzern stuft jedes Leasingverhältnis, bei dem er Leasinggeber ist, entweder als Operate-Lease oder als Finanzierungsleasing ein. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird es als Operate-Lease-Verhältnis eingestuft.

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2022	4.675	13.740	15.928	16.602	38.300	2.294	5.922	7.257	**104.718**
Änderungen Konsolidierungskreis	7	- 107	-	-	152	- 12	- 4	- 1	**35**
davon Zugang Konsolidierungskreis	25	39	-	-	424	0	19	1	**508**
davon Abgang Konsolidierungskreis	- 18	- 146	-	-	- 272	- 12	- 23	- 2	**- 473**
Zugänge	109	1.096	954	1.404	2.084	119	552	8.463	**14.781**
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	61	**61**
Investitionszuschüsse	- 10	- 195	- 699	- 1.288	- 60	- 30	- 76	- 6.239	**- 8.597**
Umbuchungen	25	275	13	244	386	37	89	- 1.082	**- 13**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	- 5	- 69	0	-	- 408	- 4	- 17	- 1	**- 504**
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	1	-	-	-	-	0	-	**1**
Abgänge	- 32	- 226	- 7	- 272	- 764	- 55	- 340	66	**- 1.630**
Währungsumrechnungseffekte	- 15	- 50	- 3	0	- 132	- 4	- 12	- 1	**- 217**
Stand per 31.12.2022	**4.754**	**14.465**	**16.186**	**16.690**	**39.558**	**2.345**	**6.114**	**8.523**	**108.635**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2022	- 677	- 6.008	- 6.024	- 13.012	- 23.418	- 1.505	- 3.966	- 8	**- 54.618**
Änderungen Konsolidierungskreis	5	76	-	-	55	8	2	-	**146**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	- 19	-	-	- 105	0	- 16	-	**- 140**
davon Abgang Konsolidierungskreis	5	95	-	-	160	8	18	-	**286**
Abschreibungen	- 51	- 898	- 204	- 335	- 1.713	- 130	- 498	-	**- 3.829**
Wertminderungen	-	- 1	0	0	- 3	0	- 1	-	**- 5**
Wertaufholungen	-	-	-	23	0	0	1	-	**24**
Umbuchungen	0	0	0	0	- 1	0	3	6	**8**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	0	45	0	-	212	2	12	-	**271**
Abgänge	9	176	5	262	707	51	303	0	**1.513**
Währungsumrechnungseffekte	2	31	2	0	76	4	8	0	**123**
Stand per 31.12.2022	**- 712**	**- 6.579**	**- 6.221**	**- 13.062**	**- 24.085**	**- 1.570**	**- 4.136**	**- 2**	**- 56.367**
Bilanzwert per 31.12.2022	**4.042**	**7.886**	**9.965**	**3.628**	**15.473**	**775**	**1.978**	**8.521**	**52.268**
Bilanzwert per 31.12.2021	3.998	7.732	9.904	3.590	14.882	789	1.956	7.249	**50.100**

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Insgesamt**
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2021	4.579	12.748	15.788	17.007	36.431	2.214	5.723	5.623	**100.113**
Änderungen Konsolidierungskreis	1	23	–	–	13	1	4	0	**42**
davon Zugang Konsolidierungskreis	1	27	–	–	13	1	4	0	**46**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	– 4	–	–	–	–	0	–	**– 4**
Zugänge	122	1.109	806	1.435	2.219	122	524	8.811	**15.148**
Zugang Fremdkapitalkosten	–	–	–	–	–	–	–	50	**50**
Investitionszuschüsse	0	– 176	– 752	– 1.380	– 42	– 39	– 70	– 6.579	**– 9.038**
Umbuchungen	12	171	101	– 214	403	48	97	– 620	**– 2**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Erfolgsneutrale Veränderungen	–	3	–	–	–	–	–	–	**3**
Abgänge	– 59	– 200	– 19	– 246	– 852	– 58	– 387	– 34	**– 1.855**
Währungsumrechnungseffekte	20	62	4	0	128	6	31	6	**257**
Stand per 31.12.2021	**4.675**	**13.740**	**15.928**	**16.602**	**38.300**	**2.294**	**5.922**	**7.257**	**104.718**
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2021	– 717	– 5.218	– 5.831	– 12.913	– 22.517	– 1.442	– 3.755	– 16	**– 52.409**
Änderungen Konsolidierungskreis	–	2	–	–	0	0	– 2	–	**0**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	– 2	–	–	0	0	– 2	–	**– 4**
davon Abgang Konsolidierungskreis	–	4	–	–	–	–	0	–	**4**
Abschreibungen	– 45	– 890	– 203	– 346	– 1.580	– 128	– 496	–	**– 3.688**
Wertminderungen	– 1	– 2	0	0	– 7	0	– 2	0	**– 12**
Wertaufholungen	75	0	–	14	2	–	0	–	**91**
Umbuchungen	– 1	– 20	0	0	2	16	– 14	7	**– 10**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	–	–	–	–	–	–	–	–	**–**
Abgänge	17	141	13	233	755	54	326	1	**1.540**
Währungsumrechnungseffekte	– 5	– 21	– 3	0	– 73	– 5	– 23	0	**– 130**
Stand per 31.12.2021	**– 677**	**– 6.008**	**– 6.024**	**– 13.012**	**– 23.418**	**– 1.505**	**– 3.966**	**– 8**	**– 54.618**
Bilanzwert per 31.12.2021	**3.998**	**7.732**	**9.904**	**3.590**	**14.882**	**789**	**1.956**	**7.249**	**50.100**
Bilanzwert per 31.12.2020	3.862	7.530	9.957	4.094	13.914	772	1.968	5.607	**47.704**

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 1,34 % (im Vorjahr: 1,44 %).

Die Wertminderungen von 5 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) betrafen im Wesentlichen Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 24 Mio. € (im Vorjahr: 91 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netz AG.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau waren im Berichtsjahr positive Buchwertabgänge von 75 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen (per 31. Dezember 2022: 28 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 34 Mio. €) bestanden im Wesentlichen bei der Arriva Italia s.r.l, Mailand / Italien.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (IFRS 16)

Anmietungen des DB-Konzerns umfassen im Wesentlichen Immobilien. Im Vergleich zur Anschaffung dieser Vermögenswerte ermöglicht das Leasing eine deutlich höhere Flexibilität und eine geringere Kapitalbindung. Durch die regelmäßige Vereinbarung von Verlängerungsoptionen partizipiert der DB-Konzern gleichzeitig an positiven Marktentwicklungen. Daneben mietet der DB-Konzern rollendes Material insbesondere dann an, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer die Laufzeit des Verkehrsvertrags, für den das rollende Material bestimmt ist, erheblich übersteigt.

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden:

	Nutzungsrechte an							
in Mio. €	Grundstücken	Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten	Bahnkörpern und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	anderer Betriebs- und Geschäftsausstattung	Insgesamt
PER 31.12.2022								
Zugänge	58	764	1	1	234	9	25	**1.092**
Abschreibungen	– 42	– 661	– 2	– 1	– 223	– 32	– 17	**– 978**
Buchwert	391	3.492	1	14	615	142	37	**4.692**
PER 31.12.2021								
Zugänge	51	788	0	14	199	18	20	**1.090**
Abschreibungen	– 38	– 655	– 4	– 1	– 196	– 33	– 16	**– 943**
Buchwert	377	3.494	2	15	534	165	32	**4.619**

Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen, sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die Anhangziffern (6) 225 ff., (7) 228 f., (9) 229, (28) 242 ff. und (35) 261 sowie die »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« 254.

Verminderungen von Buchwerten für Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr ergaben sich im Wesentlichen im Segment DB Arriva. Bei den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten führten neben neuen auch Laufzeitverlängerungen bestehender Immobilienverträge zu einer Erhöhung der Buchwerte.

Vermietete Vermögenswerte

Die Vermietungsaktivitäten des DB-Konzerns betreffen im Wesentlichen Flächen in Bahnhöfen sowie die Gebrauchsüberlassung überschüssiger Lokomotiven- und Waggonkapazitäten. Vereinbarungen zur Absicherung etwaiger Restwerte werden regelmäßig nicht getroffen.

Untervermietungen werden in geringem Ausmaß hauptsächlich im Segment DB Schenker getätigt. Ggf. werden Lagerflächen nur für den Zweck angemietet, einen Logistikvertrag mit einem bestimmten Kunden zu erfüllen. Sofern diese Kunden die wirtschaftlichen Chancen und Risiken bezüglich der Mietflächen übernehmen, erfolgt keine erfolgswirksame Erfassung der Untermieterträge, sondern eine Abbildung als Subfinanzierungsleasing. Aus der Weitervermietung wurden Erlöse von 31 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) erzielt.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operate Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

ALS OPERATING LEASE KLASSIFIZIERTE VERMIETETE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.428	6.880
Kumulierte Abschreibungen	– 511	– 4.701
Buchwert per 31.12.2022	**917**	**2.179**
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.393	6.889
Kumulierte Abschreibungen	– 481	– 4.580
Buchwert per 31.12.2021	**912**	**2.309**

Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gem. nachfolgender Übersicht erwartet:

	Restlaufzeit							
KÜNFTIGE MIET- UND LEASINGEINZAHLUNGEN (NOMINALWERTE) / in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2022								
Mindestleasingzahlung	374	198	178	135	121	473	**1.105**	**1.479**
PER 31.12.2021								
Mindestleasingzahlung	357	211	178	161	121	518	**1.189**	**1.546**

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind, zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Goodwills und der Marke Arriva) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Amortisationen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte		Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Goodwills		Geleistete Anzahlungen		Insgesamt	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN												
Stand per 01.01.	897	766	425	369	2.193	2.196	3.144	3.003	1	1	**6.660**	**6.335**
Änderungen Konsolidierungskreis	- 21	2	0	-	28	26	- 27	17	-	-	**- 20**	**45**
davon Zugang Konsolidierungskreis	1	2	-	-	77	28	53	17	-	-	**131**	**47**
davon Abgang Konsolidierungskreis	- 22	-	0	-	- 49	- 2	- 80	-	-	-	**- 151**	**- 2**
Zugänge	37	44	179	174	356	21	-	-	0	0	**572**	**239**
Investitionszuschüsse	- 2	- 6	- 4	-	0	- 1	-	-	-	-	**- 6**	**- 7**
Umbuchungen	86	138	- 95	- 100	23	- 36	0	-	- 1	-	**13**	**2**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-	-	0	-	- 49	-	- 127	-	-	-	**- 176**	**-**
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	**-**	**0**
Abgänge	0	- 52	- 22	- 17	- 199	- 41	-	0	0	-	**- 221**	**- 110**
Währungsumrechnungseffekte	- 10	5	0	- 1	- 31	28	- 34	124	-	-	**- 75**	**156**
Stand per 31.12.	**987**	**897**	**483**	**425**	**2.321**	**2.193**	**2.956**	**3.144**	**0**	**1**	**6.747**	**6.660**
KUMULIERTE AMORTISATIONEN												
Stand per 01.01.	- 390	- 298	0	0	- 1.958	- 1.889	- 1.925	- 1.858	-	-	**- 4.273**	**- 4.045**
Änderungen Konsolidierungskreis	12	- 2	-	-	43	- 1	70	-	-	-	**125**	**- 3**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	- 2	-	-	0	- 3	-	-	-	-	**0**	**- 5**
davon Abgang Konsolidierungskreis	12	-	-	-	43	2	70	-	-	-	**125**	**2**
Abschreibungen	- 89	- 81	-	-	- 82	- 112	-	-	-	-	**- 171**	**- 193**
Wertminderungen	- 3	- 2	-	-	- 1	0	- 13	-	-	-	**- 17**	**- 2**
Wertaufholungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**-**	**-**
Umbuchungen	-	- 26	-	-	- 8	36	-	-	-	-	**- 8**	**10**
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-	-	-	-	42	-	127	-	-	-	**169**	**-**
Abgänge	0	22	-	-	199	34	-	-	-	-	**199**	**56**
Währungsumrechnungseffekte	5	- 3	-	-	21	- 26	57	- 67	-	-	**83**	**- 96**
Stand per 31.12.	**- 465**	**- 390**	**0**	**0**	**- 1.744**	**- 1.958**	**- 1.684**	**- 1.925**	**-**	**-**	**- 3.893**	**- 4.273**
Bilanzwert per 31.12.	**522**	**507**	**483**	**425**	**577**	**235**	**1.272**	**1.219**	**0**	**1**	**2.854**	**2.387**
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	507	468	425	369	235	307	1.219	1.145	1	1	**2.387**	**2.290**

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthielten im Umfang von 340 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) Ansprüche aus Investitionen, die für einen Verkehrsvertrag getätigt wurden und die nach IFRIC 12 zu bilanzieren sind. Des Weiteren werden unter dieser Position Software (Bilanzwert per 31. Dezember 2022: 92 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 103 Mio. €), Konzessionen und Rechte (Bilanzwert per 31. Dezember 2022: 69 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 51 Mio. €) und erworbene Kunden- und Franchiseverträge (Bilanzwert per 31. Dezember 2022: 54 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 79 Mio. €) ausgewiesen.

Für die erworbene Marke Arriva (Bilanzwert per 31. Dezember 2022: 27 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 32 Mio. €) liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer beschränken.

Wertminderungen von 17 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) erfolgten in den Segmenten DB Cargo, DB Regio und Beteiligungen/Sonstige.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Goodwills zu den Segmenten ist in den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 214f. enthalten.

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bilanziert. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bilanzierten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2022	2021
Stand per 01.01.	461	458
Zugänge	0	0
Abgänge	- 20	0
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	11	8
Kapitalerhöhung	3	1
Sonstige Kapitalveränderungen	- 2	-
Vereinnahmte Dividenden	- 9	- 9
Wertberichtigung	0	-
Wertaufholung	11	-
Währungsumrechnungseffekte	0	0
Sonstige Bewertungen	- 9	3
Stand per 31.12.	**446**	**461**

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2022 entfiel im Wesentlichen auf die an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, und Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien, gehaltenen Anteile. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert.

(16) LATENTE STEUERN

Latente Steuern werden gem. IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der kalkulatorische Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 30,5 % herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 bzw. IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung sowie ein weiteres Jahr unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen für die inländischen Gesellschaften herangezogen. Die ausländischen Gesellschaften berücksichtigen grundsätzlich die Mittelfristplanung als Grundlage. Aktive latente Steuern auf nach dem Prognosezeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt die Mittel- und Langfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 14 Mio. € (im Vorjahr: 100 Mio. €) zu vermindern.

Die aktiven latenten Steuern setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	343	443
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	167	862
Insgesamt	**510**	**1.305**

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	23.531	20.514
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	2.853	5.653
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gem. IAS 12.24b in Verbindung mit 12.33 unterliegen	1.771	1.868
Insgesamt	**28.155**	**28.035**

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach §21 Abs. 5 und §22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage sowie aus den in den letzten Jahren entstandenen weiteren steuerlichen Verlusten.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021	2022	2021
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	80	108	122	153
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	25	34
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7	11	5	4
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	0	2	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	7	0	0
Pensionsverpflichtungen	83	140	5	3
Sonstige Rückstellungen	133	177	181	131
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	76	68	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	29	32	0	0
Sonstige Rückstellungen	43	67	11	12
Verlustvorträge	167	862	0	0
Zwischensumme	**618**	**1.474**	**349**	**337**
Saldierung [1]	– 108	– 169	– 108	– 169
Bilanzansatz	**510**	**1.305**	**241**	**168**

[1] Soweit zulässig gem. IAS 12 (Ertragsteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Von den aktiven latenten Steuern i. H. v. 618 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.474 Mio. €) werden voraussichtlich 147 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 177 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern i. H. v. 349 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 337 Mio. €) werden voraussichtlich 11 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 16 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Im Bilanzansatz der latenten Steuern waren aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 71 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 222 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 7 Mio. €) enthalten.

(17) SONSTIGE BETEILIGUNGEN UND WERTPAPIERE

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, soweit die relevanten Informationen ableitbar sind. Erfolgsneutrale Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Rücklage »Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen« gezeigt.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Fair Values angesetzt. Änderungen des Fair Values werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Stand per 01.01.	97	55	3	3	**100**	**58**
Währungsumrechnungseffekte	0	0	0	0	**0**	**0**
Zugänge	8	18	501	–	**509**	**18**
Abgänge durch Veräußerung	– 3	– 7	0	0	**– 3**	**– 7**
Fair-Value-Änderungen	30	31	0	0	**30**	**31**
Übrige	0	0	–	–	**0**	**0**
Stand per 31.12.	**132**	**97**	**504**	**3**	**636**	**100**
davon at Cost/Anschaffungskosten	–	–	0	1	**0**	**1**
davon Fair Value (erfolgsneutral)	31	29	2	2	**33**	**31**
davon Fair Value (erfolgswirksam)	101	68	502	–	**603**	**68**
Langfristiger Anteil	132	97	2	2	**134**	**99**
Kurzfristiger Anteil	–	–	502	1	**502**	**1**

Im Berichtsjahr ergaben sich Fair-Value-Änderungen bei den sonstigen Beteiligungen i. H. v. insgesamt 30 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €). Diese betrafen wie im Vorjahr fast ausschließlich die Neubewertung der Anteile an der Volocopter GmbH, Bruchsal.

Die Zugänge bei den zum Fair Value bilanzierten sonstigen Beteiligungen betrafen mit 2 Mio. € die Teralytics Holding AG, Zürich/Schweiz, sowie mit jeweils 1 Mio. € die Liefergrün GmbH, Münster, die Versorger-Allianz 450 Beteiligungs GmbH & Co. KG, Bonn, die Maniv Mobility II A, L.P., Santa Clara/USA, und die Brighter AI Technologies GmbH, Berlin.

Die Zugänge innerhalb der Wertpapiere betrafen im Wesentlichen Erwerbe von Geldmarktfonds durch die DB AG. Geldmarktfonds sind täglich verfügbar und vergleichbar liquide wie flüssige Mittel; aufgrund möglicher Wertänderungsrisiken werden sie unter den sonstigen Beteiligungen ausgewiesen.

(18) VORRÄTE

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

In den Vorräten werden ebenfalls CO_2-Zertifikate ausgewiesen.

Die Vorräte setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.256	2.062
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	139	128
Fertige Erzeugnisse und Waren	145	413
Geleistete Anzahlungen	0	11
Wertberichtigungen	– 464	– 459
Insgesamt	**2.076**	**2.155**

Die Erhöhung der Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe entfiel u. a. auf Preissteigerungen für CO_2-Zertifikate.

Der Rückgang der Fertigerzeugnisse und Waren entstand im Wesentlichen im Segment DB Schenker durch den Verkauf der MTS-Markentechnik-Gruppe sowie im Segment DB Regio.

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen. Zu den Bewertungskategorien nach IFRS 9 (»Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten« 260).

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die Risikovorsorge für die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst. Hierzu wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zunächst auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale verschiedenen Kollektiven zugeordnet. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgte dann mithilfe von Wertberichtigungssätzen, die vergangenheitsbezogene Daten sowie länderspezifische zukunftsbezogene Risikomerkmale berücksichtigen.

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte wendet der DB-Konzern den allgemeinen Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Für solche Forderungen, für die objektive Hinweise für eine Wertminderung vorliegen, erfolgt eine individuelle Wertminderung.

Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Ermittlung erwarteter Kreditverluste umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Vorsorge für erwartete Kreditverluste aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthielten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2022						
Bruttowert	6.517	1.033	855	343	2.878	**11.626**
Wertberichtigung	– 163	– 10	–	–	– 43	**– 216**
Nettowert	**6.354**	**1.023**	**855**	**343**	**2.835**	**11.410**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	41	2	–	0	221	**264**
PER 31.12.2021						
Bruttowert	6.681	875	682	304	1.972	**10.514**
Wertberichtigung	– 182	– 11	–	–	– 46	**– 239**
Nettowert	**6.499**	**864**	**682**	**304**	**1.926**	**10.275**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	38	2	–	0	310	**350**

Verpflichtungen und Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen werden seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergab sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 771 Mio. € bei den übrigen Vermögenswerten. Die Verpflichtungen korrespondieren mit betragsgleichen Forderungen aus Lieferverträgen, abgesichert durch Bankbürgschaften, im Falle einer Inanspruchnahme.

Der DB-Konzern hat Factoring-Vereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvierenden Ankauf von kurzfristig fälligen, auf Euro und schwedische Kronen lautenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Gesellschaften des Segments DB Schenker bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 695 Mio. € (im Vorjahr: 703 Mio. €) verpflichtet ist und im Rahmen derer Rechte oder Verpflichtungen beim DB-Konzern verbleiben. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Der DB-Konzern übernimmt im Auftrag der Bank bis auf Widerruf weiterhin die Debitorenbuchhaltung und das Mahnwesen. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Spätzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschiedenen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Spätzahlungsrisiken jeweils bis zu einer bestimmten Höhe. Die übrigen kreditrisikobedingten Ausfälle übernimmt die Bank. So gut wie alle mit den Forderungen verbundenen Chancen und Risiken wurden weder übertragen noch zurückbehalten (Aufteilung der wesentlichen Risiken zwischen DB-Konzern und Bank).

Für einen Teil der Forderungen ging die Verfügungsgewalt über die verkauften Forderungen auf die Bank über, da sie über die tatsächliche Fähigkeit zum Weiterverkauf verfügt. Für diese Forderungen erfolgt eine vollständige Ausbuchung.

Angaben zum anhaltenden Engagement des DB-Konzerns bei vollständig ausgebuchten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

in Mio. €	2022	2021
Verkauftes Forderungsvolumen per 31.12.	260	260
Buchwert der in der Bilanz erfassten Verbindlichkeiten, die das anhaltende Engagement darstellen, per 31.12. [1]	0	0
Maximales Verlustrisiko des anhaltenden Engagements aus Kredit- und Spätzahlungsrisiken per 31.12.	74	63
AUSWIRKUNG AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Aufwendungen im Berichtsjahr [2]	2	1
Aufwendungen kumuliert seit Vertragsbeginn [2]	7	5
Aufwendungen aus der Übertragung im Rahmen der Factoring-Vereinbarung [2]	1	1

[1] Entspricht im Wesentlichen dem beizulegenden Zeitwert.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.

Den übrigen Teil der im Rahmen von Factoring-Vereinbarungen übertragenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die Verfügungsgewalt nicht auf die Bank übergeht, bilanziert der DB-Konzern weiterhin in Höhe seines anhaltenden Engagements, d. h. in Höhe des Höchstbetrags, mit dem der DB-Konzern noch für das Kreditrisiko und das Spätzahlungsrisiko der verkauften Forderung haftet, und passiviert eine korrespondierende Verpflichtung innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten (Continuing Involvement). Die Forderungen und die verbundene Verbindlichkeit werden in dem Umfang ausgebucht, in dem sich das anhaltende Engagement des DB-Konzerns, aufgrund von Zahlungseingängen der Kunden, reduziert.

Angaben zum anhaltenden Engagement des DB-Konzerns bei teilweise ausgebuchten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Verkauftes Forderungsvolumen per 31.12.	435	443
Verbleibender Buchwert der übertragenen Forderungen per 31.12. [1]	114	97
Buchwert der damit verbundenen Verbindlichkeiten per 31.12. [1]	126	107
AUSWIRKUNG AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Aufwendungen im Berichtsjahr [2]	4	2
Aufwendungen kumuliert seit Vertragsbeginn [2]	13	9
Aufwendungen aus der Übertragung im Rahmen der Factoring-Vereinbarung [2]	2	2

[1] Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen sowie der damit verbundenen Verbindlichkeit entsprechen im Wesentlichen ihren Buchwerten.
[2] Vorjahreszahlen angepasst.

Von der Bank erhaltene Kaufpreiszahlungen erhöhten im Berichtsjahr den operativen Cashflow.

In den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben waren mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte im Umfang von 470 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 321 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Darüber hinaus wurden unter den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben Finanzierungsleasingforderungen von 340 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 323 Mio. €) sowie zweckgebundene Zahlungsmittel von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 35 Mio. €) ausgewiesen, die lediglich für Beiträge für bestimmte Altersvorsorgepläne verwendet werden können. Weitere 142 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 83 Mio. €) betreffen Barsicherheiten in Form von Besicherungsanhängen (Credit Support Agreements; CSA).

In den sonstigen Vermögenswerten waren Vertragserfüllungskosten von 6 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 13 Mio. €) enthalten.

Die bilanzierten Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2022	– 182	– 11	0	– 46	**– 239**
Zuführung	– 22	0	–	– 3	**– 25**
Auflösung	28	–	0	4	**32**
Inanspruchnahme	4	–	–	2	**6**
Änderungen Konsolidierungskreis	9	–	–	0	**9**
Währungsumrechnungseffekte	0	1	–	0	**1**
Stand per 31.12.2022	**– 163**	**– 10**	**–**	**– 43**	**– 216**
Stand per 01.01.2021	– 164	– 11	0	– 47	**– 222**
Zuführung	– 55	–	–	– 5	**– 60**
Auflösung	28	0	0	3	**31**
Inanspruchnahme	8	–	–	2	**10**
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	**0**
Währungsumrechnungseffekte	1	–	–	1	**2**
Stand per 31.12.2021	**– 182**	**– 11**	**0**	**– 46**	**– 239**

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten sanken im Berichtsjahr auf 50 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €).

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte beliefen sich auf 4 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Die erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2022 auf 32 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 31 Mio. €):

PER 31.12. / in Mio. €	Nettobuchwert	Erwartete Verlustrate in %	Risikovorsorge	davon Risikovorsorge überfällige Forderungen	davon Risikovorsorge nicht überfällige Forderungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.354	0,50	32	19	13

Per 31. Dezember 2022 wurde für Forderungen aus Finanzierung, sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte eine Risikovorsorge i. H. v. 3 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2021: 3 Mio. €).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2022								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.334	5	5	10	0	0	**20**	**6.354**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	341	58	42	36	26	520	**682**	**1.023**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	78	87	77	76	76	461	**777**	**855**
Geleistete Anzahlungen	278	65	–	–	–	–	**65**	**343**
Übrige Vermögenswerte	2.106	218	235	154	43	79	**729**	**2.835**
Insgesamt	**9.137**	**433**	**359**	**276**	**145**	**1.060**	**2.273**	**11.410**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	1.160	231	167	153	42	77	**670**	**1.830**
PER 31.12.2021								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.476	14	4	4	1	0	**23**	**6.499**
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	341	84	37	32	27	343	**523**	**864**
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	68	65	61	59	58	371	**614**	**682**
Geleistete Anzahlungen	243	61	–	–	–	–	**61**	**304**
Übrige Vermögenswerte	1.706	60	32	19	2	107	**220**	**1.926**
Insgesamt	**8.834**	**284**	**134**	**114**	**88**	**821**	**1.441**	**10.275**
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	633	68	2	3	1	106	**180**	**813**

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr leicht vermindert. Der Rückgang im Segment DB Schenker wurde durch Anstiege in den Segmenten DB Regio, DB Cargo und Beteiligungen/Sonstige teilweise kompensiert.

Der Anstieg der kurzfristigen übrigen Vermögenswerte resultierte insbesondere aus der erstmaligen Aktivierung von Ansprüchen aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen sowie einem Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen keine Konzentration von Kreditrisiken festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Forderungen und sonstige Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Zum Abschlussstichtag lagen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betrafen geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (Cashflow-Hedge) klassifiziert.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gem. IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Fair-Value-Hedges

Mit Fair-Value-Hedges werden bilanzierte Vermögenswerte oder Schulden gegen das Risiko einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts abgesichert. Die Ergebnisse aus den Sicherungsinstrumenten werden in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, in dem auch das gesicherte Grundgeschäft abgebildet wird.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gem. IFRS 9 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. 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. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des beizulegenden Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

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

PER 31.12. / in Mio. €	Nominalwerte des Sicherungsinstruments		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	800	-	-	-	800	-
	800	**-**	**-**	**-**	**800**	**-**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	260	803	260	803	0	0
Devisenforwards	2.704	2.365	2.675	2.334	29	31
Zins-Währungs-Swaps	8.925	8.181	622	176	8.303	8.005
	11.889	**11.349**	**3.557**	**3.313**	**8.332**	**8.036**

PER 31.12. / in 1.000 t	Volumen		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
	2022	2021	**2022**	2021	**2022**	2021
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Diesel	428	364	94	26	334	338
Kohle	1.380	1.408	1.092	928	288	480

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps abgeschlossen. Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps stieg um 744 Mio. €, v. a. infolge von Emissionen von Fremdwährungsanleihen im Berichtsjahr, deren Zahlungsströme in Euro getauscht wurden.

Der Umfang der Dieselabsicherungen stieg aufgrund höherer Sicherungsgrade moderat an. Der Bestand der Kohlesicherungen lag per 31. Dezember 2022 unverändert bei 1,4 Mio. t.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise/Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente des DB-Konzerns je Währung:

	Sicherungspreis pro 1.000 t		Sicherungskurs			
Währung	Diesel	Kohle	Cross-Currency Swaps (CCS)	Interest Rate Swaps (IRS)	Devisen-swaps	Devisen-forwards
EUR	657,29	166,01	-	0,02	-	-
USD	-	-	1,13	-	1,05	1,07
GBP	578,03	-	0,87	-	-	0,87
CHF	-	-	1,12	-	-	0,99
JPY	-	-	119,66	-	-	143,56
NOK	-	-	9,18	-	-	10,52
SEK	-	-	10,16	-	-	10,98
DKK	3.010,00	-	7,45	-	-	7,44
CAD	-	-	-	-	-	1,45
AUD	-	-	1,55	-	-	1,57
NZD	-	-	1,65	-	-	1,66
HKD	-	-	-	-	-	8,22
MXN	-	-	-	-	-	21,05
SGD	-	-	1,56	-	1,42	1,43
PLN	4.237,35	-	4,41	-	-	4,73
CZK	17.058,50	-	26,08	-	-	25,05
HUF	-	-	-	-	-	425,73
RON	-	-	4,85	-	4,96	4,93
HRK	-	-	7,42	-	-	-
CNY	-	-	-	-	-	7,45
ILS	-	-	-	-	-	3,61
SAR	-	-	4,29	-	-	3,98
AED	-	-	4,25	-	-	3,91
ZAR	-	-	-	-	-	18,32
RUB	-	-	-	-	-	-

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	78	-
Zinsforwards	0	-	-	-
	0	**-**	**78**	**-**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	0	6	4	1
Devisenforwards	26	15	12	7
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	608	313	239	209
darin Effekte aus Währungskurssicherungen	429	375	222	128
	634	**334**	**255**	**217**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	114	72	72	2
	114	**72**	**72**	**2**
Insgesamt	**748**	**406**	**405**	**219**
Langfristiger Anteil	559	356	329	200
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	78	0
Währungsbezogene Geschäfte	507	314	225	198
Sonstige Geschäfte	52	42	26	2
Kurzfristiger Anteil	189	50	76	19

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten i. d. R. in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienten der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basierte überwiegend auf der Entwicklung der Zinsen in den einzelnen Währungen insbesondere gegenüber dem Schweizer Franken und der norwegischen Krone sowie der Abwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken. Teilweise kompensierend wirkte die Aufwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund und der schwedischen Krone.

Die positive Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelte die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Fair Values der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	-	-	-	-
	-	**-**	**-**	**-**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	0	6	4	1
Zins-Währungs-Swaps	608	313	223	189
	608	**319**	**227**	**190**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	114	72	72	2
Sonstige übrige Derivate	-	-	0	0
	114	**72**	**72**	**2**
Insgesamt	**722**	**391**	**299**	**192**
Langfristiger Anteil	558	355	235	179
Zinsbezogene Geschäfte	-	-	-	-
Währungsbezogene Geschäfte	506	313	209	177
Sonstige Geschäfte	52	42	26	2
Kurzfristiger Anteil	164	36	64	13

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2023 bis 2042 (Zins- und Tilgungszahlungen) bzw. in den Jahren 2023 bis 2026 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

Die Grund- und Sicherungsgeschäfte sowie die Hedge-Rücklage von Cashflow-Hedges haben sich wie folgt entwickelt:

	2022		per 31.12.2022	2021		per 31.12.2021
in Mio. €	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebniswirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	-	-	-	-	-	-
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	- 9	-	+ 2	+ 18	-	-
Zins-Währungs-Swaps	+ 262	+ 3	+ 152	+ 232	- 7	- 153
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Energiepreissicherung	- 28	-	+ 38	+ 137	-	+ 66

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die Bestimmung von Ineffektivitäten 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 mithilfe der linearen Regression überprüft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Fair-Value-Änderungen des Grundgeschäfts den Fair-Value-Änderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate waren im Berichtsjahr wie im Vorjahr unwesentlich.

Fair-Value-Hedge-Derivate

Die Fair Values werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	–	–	78	–
Insgesamt	**–**	**–**	**78**	**–**
Langfristiger Anteil	–	–	78	–
Zinsbezogene Geschäfte	–	–	78	–
Kurzfristiger Anteil	–	–	–	–

Die Zinsswaps dienten der Absicherung von begebenen Senioranleihen (Ausweis im Bilanzposten »Finanzschulden«) mit einem Nominalwert von 800 Mio. €. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wurde mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Im Berichtsjahr ergab sich keine Ineffektivität.

Die Wertentwicklung der Zinsswaps ist neben gestiegenen Zinssätzen im Euro-Raum auf den Abschluss von Zinsswaps im Berichtsjahr zurückzuführen.

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Fair Values der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

	Vermögenswerte		Schulden	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsforwards	–	–	–	–
	–	**–**	**–**	**–**
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	26	15	12	7
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	–	–	16	20
	26	**15**	**28**	**27**
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	–	–	–	–
	–	**0**	**–**	**–**
Insgesamt	**26**	**15**	**28**	**27**
Langfristiger Anteil	1	1	16	21
Währungsbezogene Geschäfte	1	1	16	21
Kurzfristiger Anteil	25	14	12	6

Die Zins-Währungs-Swaps beruhen auf einer Redesignierung von Hedge-Beziehungen aufgrund der Übertragung von Geschäften zwischen Banken. Die Konditionen inkl. der Zahlungsströme der Derivate blieben dabei unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Der Rückgang resultierte aus der Auflösung der redesignierten Beträge entsprechend den Restlaufzeiten der Swaps.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

(22) FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit täglicher Fälligkeit sowie Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthielten:

PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021
Bankguthaben/Kassenbestände	5.137	4.591
Zahlungsmitteläquivalente	1	0
Insgesamt	**5.138**	**4.591**

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen –0,58 % und 2,00 % (im Vorjahr: zwischen –0,67 % und 0,01 %) und resultierten aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands siehe Abschnitt Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung 254.

(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN IM ZUSAMMENHANG MIT ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENEN VERMÖGENSWERTEN

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Geschäftsbereich eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet.

Die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten haben sich wie folgt entwickelt:

	2022		
in Mio. €	**per 01.01.**	**Zugang**	**per 31.12.**
Sachanlagen	–	36	36
Immaterielle Vermögenswerte	–	7	7
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	–	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–	0	0
Vorräte	–	17	17
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	75	75
Flüssige Mittel	–	14	14
Aktive latente Steuern	–	3	3
Vermögenswerte	**0**	**152**	**152**
Finanzschulden	–	30	30
Übrige Verbindlichkeiten	–	69	69
Pensionsverpflichtungen	–	0	0
Sonstige Rückstellungen	–	58	58
Passive Abgrenzungen	–	2	2
Passive latente Steuern	–	2	2
Schulden	**–**	**161**	**161**

Die Vermögenswerte und Schulden betrafen die zur Veräußerung gehaltenen Gesellschaften aus den Segmenten DB Arriva (in Dänemark, Polen und Serbien) und DB Schenker (in Russland). In diesem Zusammenhang entstanden Wertminderungsaufwendungen von insgesamt 198 Mio. €, die innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wurden.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren. Im Berichtsjahr erfolgten aufgrund der von der Europäischen Kommission genehmigten Schadenskompensationen für Corona-Pandemie-Schäden in den Jahren 2020 und 2021 Zuzahlungen vom Bund in die Kapitalrücklage. Für Schäden bei der DB Cargo AG kam es zu einer Zuzahlung i. H. v. 88 Mio. €, für Schäden bei den Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH zu einer Zuzahlung i. H. v. 215 Mio. € und für Schäden bei der DB Fernverkehr AG zu einer Zuzahlung i. H. v. 557 Mio. €. Des Weiteren wurden 1,1 Mrd. € an die DB Netz AG aus Mitteln des Klimaschutzpakets gezahlt.

Darüber hinaus erfolgte eine Entnahme i. H. v. 413 Mio. € aus der Kapitalrücklage der DB AG zur Herstellung eines Bilanzgewinns im handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB AG, die im erwirtschafteten Ergebnis berücksichtigt wurde.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

RÜCKLAGE FÜR UNTERSCHIEDE AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungseffekte werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

RÜCKLAGE FÜR DIE FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON WERTPAPIEREN UND BETEILIGUNGEN

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Fälligkeit bzw. Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen bzw. auszubuchen.

RÜCKLAGE AUS DER FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON CASHFLOW-HEDGES

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2022	2021
Stand per 01.01.	– 87	– 171
Fair-Value-Änderung [1]	263	412
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	50	– 295
Zinsergebnis	– 34	– 26
Materialaufwand [1]	0	0
Änderung latenter Steuern	– 4	– 7
Stand per 31.12.	**188**	**– 87**

[1] Vorjahreszahl angepasst.

RÜCKLAGE FÜR DIE NEUBEWERTUNG VON PENSIONEN

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

SONSTIGE VERÄNDERUNGEN IN DEN RÜCKLAGEN

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Goodwills und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung der IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE UND HYBRIDKAPITAL

Die nicht beherrschenden Anteile enthielten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betrugen – 19 Mio. € (per 31. Dezember 2021: – 13 Mio. €).

Im Oktober 2019 hat die Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) zwei nachrangige Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben unbegrenzte Laufzeiten mit einem ersten Kündigungsrecht für die Emittentin nach 5,5 Jahren (Kupon: 0,95 %) bzw. zehn Jahren (Kupon: 1,6 %); die Emissionserlöse betrugen 997 Mio. € bzw. 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zugunsten der Gläubiger vor. Außerdem müssen ggf. thesaurierte Zinszahlungen erst bei Ausschüttung einer Dividende geleistet werden. Nach IAS 32 (Finanzinstrumente: Darstellung) sind die Hybridanleihen daher vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheninhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst. Im Berichtsjahr erfolgten Zinszahlungen i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €).

(28) FINANZSCHULDEN

Die erstmalige Bewertung von Finanzschulden und anderen langfristigen Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, für die nach IFRS 16 ein Nutzungsrecht zu erfassen ist, werden mit dem Barwert der folgenden Leasingzahlungen passiviert: feste Zahlungen abzüglich erhaltener Zahlungen des Leasinggebers, variable, auf einem Index basierende Zahlungen, erwartete Zahlungen für Restwertgarantien, der Kaufpreis für wahrscheinlich ausge-

übte Kaufoptionen, wahrscheinliche Entschädigungszahlungen bei vorzeitiger Kündigung. In der Bewertung der Leasingverbindlichkeit sind darüber hinaus Leasingzahlungen aufgrund einer hinreichend sicheren Inanspruchnahme von Verlängerungsoptionen berücksichtigt. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der verwendete Zinssatz entspricht dem impliziten Zinssatz des Leasingvertrags oder, wenn dieser nicht bekannt ist, dem laufzeitabhängigen Grenzfremdkapitalzinssatz. Leasingverbindlichkeiten sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von Aufgabenträgern oder unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie, eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhalten. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen ausgewiesen. Die Finanzschulden weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2022								
Zinslose Darlehen	153	145	–	–	–	–	**145**	**298**
Senioranleihen	1.982	1.962	1.966	2.188	2.181	18.523	**26.820**	**28.802**
Bankschulden	539	0	6	–	–	–	**6**	**545**
Leasingverbindlichkeiten	1.120	801	641	504	391	1.723	**4.060**	**5.180**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	20	19	19	19	18	69	**144**	**164**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	273	2	1	1	0	7	**11**	**284**
Insgesamt	**4.087**	**2.929**	**2.633**	**2.712**	**2.590**	**20.322**	**31.186**	**35.273**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	153	146	–	–	–	–	**146**	**299**
PER 31.12.2021								
Zinslose Darlehen	154	146	141	–	–	5	**292**	**446**
Senioranleihen	1.575	1.958	1.948	1.983	2.288	17.651	**25.828**	**27.403**
Bankschulden	1.315	1	0	0	–	4	**5**	**1.320**
Leasingverbindlichkeiten	1.031	812	595	480	376	1.765	**4.028**	**5.059**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	19	19	19	19	18	86	**161**	**180**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	70	5	0	0	1	2	**8**	**78**
Insgesamt	**4.164**	**2.941**	**2.703**	**2.482**	**2.683**	**19.513**	**30.322**	**34.486**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	161	146	141	–	–	5	**292**	**453**

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Fair Values:

	2022		2021	
PER 31.12. / in Mio. €	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Zinslose Darlehen	298	299	446	476
Senioranleihen	28.802	24.512	27.403	28.269
Bankschulden	545	546	1.320	1.321
Leasingverbindlichkeiten	5.180	4.787	5.059	5.247
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	164	151	180	196
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	284	284	78	78
Insgesamt	**35.273**	**30.579**	**34.486**	**35.587**

Die Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Fair Values der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Fair Values auf.

Die Zinslosen Darlehen ergaben sich weiterhin fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die im Grundgesetz verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG).

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. I. d. R. werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2022	2021
STAND PER 01.01.	446	580
Zugang	–	0
Tilgung	– 157	– 157
Umgliederungen	– 7	–
Aufzinsung	16	23
Stand per 31.12.	**298**	**446**

Die begebenen Senioranleihen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

SENIORANLEIHEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2022 Buchwert	2022 Fair Value	2021 Buchwert	2021 Fair Value
NICHT BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN								
DB Finance	1.185	AUD, JPY, EUR	1,4–9,8		1.180	1.088	1.192	1.262
Insgesamt					**1.180**	**1.088**	**1.192**	**1.262**
BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2010–2025	500	EUR	2,5	3,870	499	507	498	567
Anleihe 2010–2022	500	EUR	0,0	3,464	–	–	500	515
Anleihe 2012–2022	496	GBP	0,0	2,821	–	–	476	481
Anleihe 2012–2023	400	EUR	0,1	2,116	400	400	399	411
Anleihe 2012–2024	83	CHF	1,1	1,586	101	101	97	101
Anleihe 2012–2024	500	EUR	1,2	3,119	499	501	498	536
Anleihe 2012–2072	75	GBP	49,9	4,524	67	65	71	129
Anleihe 2013–2028	50	EUR	5,1	2,707	50	48	50	57
Anleihe 2013–2025	202	NOK	2,2	4,017	143	142	150	158
Anleihe 2013–2023	386	CHF	0,6	1,425	482	482	460	473
Anleihe 2013–2026	497	GBP	3,6	3,351	476	457	501	547
Anleihe 2013–2023	500	EUR	0,7	2,578	500	500	499	523
Anleihe 2014–2024	59	AUD	1,1	5,395	57	57	58	61
Anleihe 2014–2024	246	CHF	1,7	1,522	305	304	290	304
Anleihe 2014–2029	500	EUR	6,2	2,886	496	480	495	591
Anleihe 2014–2022	300	EUR	0,0	FRN	–	–	300	301
Anleihe 2014–2022	300	EUR	0,0	FRN	–	–	300	300
Anleihe 2015–2023	600	EUR	0,8	FRN	600	600	600	604
Anleihe 2015–2025	600	EUR	2,8	1,391	598	572	596	628
Anleihe 2015–2030	366	NOK	7,8	2,760	323	295	340	347
Anleihe 2015–2025	115	AUD	2,8	3,864	114	112	115	122
Anleihe 2015–2030	650	EUR	7,8	1,707	646	559	646	719
Anleihe 2015–2025	161	CHF	2,9	0,143	178	171	169	171
Anleihe 2016–2026	500	EUR	3,2	0,880	498	465	497	514
Anleihe 2016–2031	750	EUR	8,5	0,964	745	596	744	775
Anleihe 2016–2028	500	EUR	5,7	0,765	496	429	495	516
Anleihe 2016–2024	41	HKD	1,2	2,100	42	41	40	40
Anleihe 2017–2032	79	NOK	9,1	2,514	66	59	70	69
Anleihe 2017–2032	500	EUR	9,9	1,541	498	408	498	548
Anleihe 2017–2025	341	GBP	2,5	1,437	338	315	356	359
Anleihe 2017–2032	55	SEK	9,6	2,226	48	40	52	54
Anleihe 2017–2030	261	CHF	7,9	0,463	305	268	290	298
Anleihe 2017–2024	300	EUR	1,9	FRN	301	300	301	303
Anleihe 2018–2027	1.000	EUR	5,0	1,086	996	893	995	1.049
Anleihe 2018–2033	750	EUR	10,6	1,680	746	606	746	831
Anleihe 2018–2028	346	CHF	5,5	0,470	407	375	388	399
Anleihe 2018–2031	500	EUR	8,2	1,508	495	416	494	538
Anleihe 2018–2043	125	EUR	20,9	1,866	125	87	125	138
Anleihe 2019–2028	1.000	EUR	6,0	1,235	994	879	993	1.062
Anleihe 2019–2026	340	GBP	3,1	1,944	338	313	356	366
Anleihe 2019–2034	103	NOK	11,1	2,732	95	83	100	100
Anleihe 2019–2029	310	CHF	6,5	0,135	355	314	338	338
Anleihe 2019–2034	133	CHF	11,5	0,516	152	125	145	148
Anleihe 2019–2039	47	SEK	16,4	2,025	45	34	49	49
Anleihe 2020–2035	500	EUR	12,5	0,819	496	348	496	495
Anleihe 2020–2024	300	EUR	1,1	– 0,062	300	290	300	301
Anleihe 2020–2032	150	EUR	9,2	0,257	150	108	150	143
Anleihe 2020–2027	900	EUR	4,3	0,639	895	800	894	917
Anleihe 2020–2040	750	EUR	17,3	1,433	743	523	743	789
Anleihe 2020–2029	850	EUR	6,5	0,411	848	698	848	857
Anleihe 2020–2039	650	EUR	16,5	0,977	640	421	639	631
Anleihe 2020–2035	48	SEK	12,5	1,544	45	34	49	47
Anleihe 2020–2050	1.000	EUR	27,9	0,656	992	483	991	861
Anleihe 2021–2036	370	CHF	13,1	0,100	407	305	388	372
Anleihe 2021–2026	339	GBP	3,9	0,523	336	288	354	341
Anleihe 2021–2026	494	SEK	3,1	0,524	449	401	487	479
Anleihe 2021–2036	1.000	EUR	13,3	0,759	983	669	982	959
Anleihe 2021–2033	296	CHF	10,4	0,211	330	267	315	311
Anleihe 2021–2041	168	AUD	18,4	3,124	165	116	166	168
Anleihe 2021–2051	1.000	EUR	28,4	1,159	992	548	991	980
Anleihe 2021–2036	196	NOK	13,5	2,241	190	154	200	187
Anleihe 2021–2031	750	EUR	8,7	0,393	747	566	747	739
Anleihe 2021–2031	279	CHF	8,8	0,241	305	257	291	290
Anleihe 2022–2042	191	AUD	19,0	3,350	190	137	–	–
Anleihe 2022–2027	200	EUR	4,1	0,791	199	181	–	–
Anleihe 2022–2034	750	EUR	11,2	1,389	747	580	–	–
Anleihe 2022–2030	900	EUR	7,4	1,992	891	804	–	–
Anleihe 2022–2040	52	SEK	17,7	3,511	49	47	–	–
Anleihe 2022–2032	308	CHF	9,7	1,903	305	297	–	–
Anleihe 2022–2034	51	NOK	11,7	4,370	47	49	–	–
Anleihe 2022–2042	500	EUR	19,8	3,924	495	502	–	–
Anleihe 2022–2042	151	CHF	19,9	2,285	151	152	–	–
Insgesamt					**27.706**	**23.424**	**26.211**	**27.007**
Anpassung aus Derivaten					– 84	–	–	–
Gesamtbetrag Senioranleihen					**28.802**	**24.512**	**27.403**	**28.269**

Im Berichtsjahr wurden zwei festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB Finance über 500 Mio. € und 400 Mio. GBP (495 Mio. €) sowie zwei variabel verzinsliche börsennotierte Senioranleihen über jeweils 300 Mio. € im Gesamtwert von 1.595 Mio. € planmäßig getilgt.

Im Berichtsjahr wurden von der DB Finance neun festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen mit einem Gesamtwert von 3.102 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um Emissionen über 300 Mio. AUD (191 Mio. €), 200 Mio. €, 750 Mio. €, 900 Mio. €, 550 Mio. SEK (52 Mio. €), 300 Mio. CHF (308 Mio. €), 500 Mio. NOK (50 Mio. €), 500 Mio. € und 150 Mio. CHF (151 Mio. €) Ein Teil der neu begebenen EUR-Anleihen wurde von festverzinslich in variabel verzinslich geswapt. Daraus resultierte in der Bewertung des Anleihebestands eine Reduktion der Buchwerte um 84 Mio. € (per 31. Dezember 2021: keine).

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

BANKSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2022 Buchwert	2022 Fair Value	2021 Buchwert	2021 Fair Value
Bankdarlehen 2002–2022	EUR	0,0	FRN	–	–	200	200
Bankdarlehen 2003–2022	EUR	0,0	FRN	–	–	200	200
Bankdarlehen 2021–2022	EUR	0,0	FRN	–	–	500	500
Sonstige				545	546	420	421
Insgesamt				**545**	**546**	**1.320**	**1.321**

Der Rückgang der Bankschulden per 31. Dezember 2022 resultierte im Wesentlichen aus der vollständigen planmäßigen Rückführung von zwei langfristigen Darlehen und einer kurzfristigen Kreditfazilität.

Der Anstieg der sonstigen Bankschulden war insbesondere auf einen Anstieg der kurzfristig fälligen Sicherheiten (per 31. Dezember 2022: 525 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 272 Mio. €) zurückzuführen, die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivatetransaktionen resultierten.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2022 weitere garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.589 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2021: 4.577 Mio. €). Davon entfielen 2.000 Mio. € auf Back-up-Linien für das 3,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per 31. Dezember 2021: 2.080 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2022 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.589 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.497 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker und DB Arriva.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (Anhangziffer (13) 231 ff.) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2022 einen Buchwert von 4.692 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4.619 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilten sich wie folgt:

LEASINGVERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	Restlaufzeit bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Insgesamt
PER 31.12.2022								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.136	902	720	566	442	2.063	**4.693**	**5.829**
PER 31.12.2021								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.058	884	653	528	416	2.085	**4.566**	**5.624**

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gem. IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	2022 Buchwert	2022 Fair Value	2021 Buchwert	2021 Fair Value
Dieselnetz Allgäu Dieseltriebfahrzeuge (2020)	EUR	7,0	35	34	40	43
S-Bahn Nürnberg Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	8,0	60	57	66	73
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2020)	EUR	12,0	8	7	9	10
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotriebfahrzeuge (2021)	EUR	12,0	61	53	65	70
Insgesamt			**164**	**151**	**180**	**196**

Zur Erfüllung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen wurden diverse Triebfahrzeuge von den verantwortlichen Bestellerorganisationen angemietet.

Im Vorjahr ist die zweite Betriebsstufe für die S-Bahn Rhein-Neckar mit einer Laufzeit bis 2034 hinzugekommen. Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (Anhangziffer (19) 236 ff.).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

	2022				2021			
PER 31.12. / in Mio. €	**Level 1**	**Level 2**	**Level 3**	**Insgesamt**	Level 1	Level 2	Level 3	**Insgesamt**
FINANZSCHULDEN – LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	–	146	–	**146**	–	322	–	**322**
Senioranleihen	2.335	20.194	–	**22.529**	5.332	21.342	–	**26.674**
Bankschulden	–	7	–	**7**	–	6	–	**6**
Leasingverbindlichkeiten	–	3.667	–	**3.667**	–	4.216	–	**4.216**
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	–	131	–	**131**	–	177	–	**177**
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	11	–	**11**	–	8	–	**8**
Insgesamt	**2.335**	**24.156**	**–**	**26.491**	**5.332**	**26.071**	**–**	**31.403**

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

Für Senioranleihen der DB Finance, die als Level 1 eingestuft werden, werden Marktpreise aus einem aktiven Markt herangezogen, multipliziert mit den Fremdwährungskursen am Bilanzstichtag. Die Quellen für die Notierungen sind u. a. Thomson Reuters und Bloomberg. Die Senioranleihen, bei denen die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven Marktes nicht entspricht, wurden dem Level 2 zugeordnet. Für die Ermittlung der Fair Values dieser Senioranleihen wurden bindende Angebote u. a. bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wird durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

(29) VERBINDLICHKEITEN

Die erstmalige Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Übrige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	**bis 1 Jahr**	**1 bis 2 Jahre**	**2 bis 3 Jahre**	**3 bis 4 Jahre**	**4 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**	**Summe über 1 Jahr**	**Insgesamt**
PER 31.12.2022								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	7.940	76	21	6	6	8	**117**	**8.057**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	4.463	170	160	167	17	302	**816**	**5.279**
Insgesamt	**12.403**	**246**	**181**	**173**	**23**	**310**	**933**	**13.336**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.660	8	3	2	2	4	**19**	**2.679**
davon erhaltene Anzahlungen	297	2	2	2	1	4	**11**	**308**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	185	–	–	–	–	–	**–**	**185**
PER 31.12.2021								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	8.097	98	7	6	4	11	**126**	**8.223**
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.883	15	8	6	16	170	**215**	**4.098**
Insgesamt	**11.980**	**113**	**15**	**12**	**20**	**181**	**341**	**12.321**
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.613	11	3	2	2	6	**24**	**2.637**
davon erhaltene Anzahlungen	280	2	2	1	1	6	**12**	**292**
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	152	0	–	–	–	–	**0**	**152**

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfiel mit 228 Mio. € auf das Segment DB Regio, ein Anstieg ergab sich im Segment Beteiligungen/Sonstige (+134 Mio. €). Bei den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten ergaben sich Anstiege bei den Segmenten DB Regio (+617 Mio. €) und DB Fernverkehr (+467 Mio. €). Im Übrigen wird auf die »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« 214f. verwiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betrafen im Einzelnen:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	318	314
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	304	284
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	129	137
Verbindlichkeiten für Abfindungen	36	25
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	11	14
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	25	28
Sonstige Personalverpflichtungen	1.163	1.129
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	81	91
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	198	207
Übrige Steuern	108	117
Verbindlichkeiten aus Zinsen	183	160
Erlösschmälerungen	59	60
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	286	243
Für Liefergeschäfte begebene eigenständige Schuldanerkenntnisse	771	–
Verbindlichkeiten gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz	4	0
Weitere Verbindlichkeiten	1.603	1.289
Insgesamt	**5.279**	**4.098**

Der Anstieg der personalbezogenen Verbindlichkeiten resultierte insbesondere aus gestiegenen sonstigen Personalverpflichtungen im Zusammenhang mit der Abgeltung von Pensionsverpflichtungen in Schweden und aufgrund der Erhöhung der leistungsabhängigen Zulagen im Segment DB Schenker.

Die Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2022 unverändert mit 0 Mio. € besichert.

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten waren Risiken aus Factoring-Vereinbarungen enthalten.

Verpflichtungen aus begebenen eigenständigen Schuldanerkenntnissen werden seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergab sich ein Anstieg bei den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten von 771 Mio. €. Die Verpflichtungen korrespondieren mit betragsgleichen Forderungen aus Lieferverträgen, die für den Fall einer Inanspruchnahme durch Bankbürgschaften abgesichert sind.

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2022 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden im Vereinigten Königreich, in Indien und in Deutschland.

(31) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitenden in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie im Vereinigten Königreich. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamt:innen als auch für Arbeitnehmende.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamt:innen erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmende (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZversTV) und die betriebliche Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmenden der DB AG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamt:innen handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmenden betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmende, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmenden auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmenden des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmenden die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmenden ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden der Arbeitnehmenden entfällt diese gegenüber dem BEV.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung der Arbeitnehmenden (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmende der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 2021 eingestellten Arbeitnehmenden erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZversTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmenden in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge i. H. v. 3,3% des Monatstabellenentgelts sowie der meisten in dem Monat gezahlten Entgeltbestandteile. Der monatliche Beitrag wird in einen Pensionsfonds (DEVK-Pensionsfonds) gezahlt. Rückstellungen müssen hierfür nicht gebildet werden.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslänglichen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter der Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p. a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragserhalt). Langlebigkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung einzeln je Versorgungsanwärter:in ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (bzw. vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese durch Arbeitnehmende finanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

Vereinigtes Königreich

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt i. d. R. alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind im Wesentlichen durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Bei DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Bedeutende leistungsorientierte Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeitende von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme im Vereinigten Königreich. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Cargo UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Pensionspläne werden in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmenden getragen und anteilig bilanziert. Die Pensionspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslängliche Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) angestellten Arbeitnehmenden Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitenden sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmenden finanzierten Teils (40 %) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleibt als in der Bilanz erfasste Nettoschuld der Barwert der für die Dauer der Franchisevereinbarungen zu entrichtenden Beiträge zum Abbau eines Plandefizits. Als Personalaufwand werden die laufenden Beiträge zum Versorgungsplan ausgewiesen.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitenden beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- ***Zinsrisiko:*** *Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Senioranleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt wird. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).*
- ***Inflationsrisiko:*** *Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.*
- ***Langlebigkeitsrisiko:*** *Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenauszahlungszeiträume konkretisieren.*
- ***Investitionsrisiko:*** *Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens bzw. der Erstattungsansprüche auf den Fair Values zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.*

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	339	424	3.943	6.586	40	62	**4.322**	**7.072**
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	2.782	4.371	58	73	11	14	**2.851**	**4.458**
Gesamtverpflichtung	**3.121**	**4.795**	**4.001**	**6.659**	**51**	**76**	**7.173**	**11.530**
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	- 271	- 328	- 3.949	- 5.207	- 33	- 40	**- 4.253**	**- 5.575**
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	- 34	- 420	-	-	**- 34**	**- 420**
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	- 34	- 604	-	-	**- 34**	**- 604**
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	-	-	0	0	-	-	**0**	**0**
In der Bilanz als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	-	-	118	100	-	-	**118**	**100**
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	**2.850**	**4.467**	**102**	**528**	**18**	**36**	**2.970**	**5.031**

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Verpflichtungsumfang per 01.01.	4.795	5.530	6.659	6.909	76	79	**11.530**	**12.518**
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmendenbeiträge	189	228	48	72	3	4	**240**	**304**
Arbeitnehmendenbeiträge	3	3	25	31	0	0	**28**	**34**
Zinsaufwand	52	16	92	67	1	0	**145**	**83**
Zahlungen	- 98	- 85	- 192	- 458	- 7	- 3	**- 297**	**- 546**
davon Rentenzahlungen	- 94	- 85	- 184	- 170	- 7	- 3	**- 285**	**- 258**
davon Zahlungen für Abgeltungen	- 4	0	- 8	- 288	-	0	**- 12**	**- 288**
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	4	3	- 2	- 60	0	- 1	**2**	**- 58**
Transfers	1	2	0	0	-	-	**1**	**2**
Änderung Konsolidierungskreis	- 8	3	- 18	-	-	-	**- 26**	**3**
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	3	-	-	-	-	**-**	**3**
davon Abgang Konsolidierungskreis	- 8	-	- 18	-	-	-	**- 26**	**-**
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	- 1.817	- 905	- 2.370	- 338	- 22	- 8	**- 4.209**	**- 1.251**
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	- 125	- 31	485	128	0	1	**360**	**98**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	- 2	- 3	- 38	- 22	- 1	0	**- 41**	**- 25**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	- 1.690	- 871	- 2.817	- 444	- 21	- 9	**- 4.528**	**- 1.324**
Währungskurseffekte	-	-	- 241	436	0	5	**- 241**	**441**
Verpflichtungsumfang per 31.12.	**3.121**	**4.795**	**4.001**	**6.659**	**51**	**76**	**7.173**	**11.530**

Die im Vorjahr unter den Zahlungen für Abgeltungen ausgewiesenen Beträge der oben stehenden und der nachfolgenden Tabellen betreffen überwiegend die Abgeltung von Pensionsverpflichtungen bei der Arriva plc, Sunderland / Vereinigtes Königreich.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	328	314	5.207	4.503	40	37	**5.575**	**4.854**
Arbeitgeberbeiträge	30	31	79	85	2	1	**111**	**117**
Arbeitnehmendenbeiträge	1	1	25	31	0	0	**26**	**32**
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	4	1	86	56	0	0	**90**	**57**
Zahlungen	- 5	- 5	- 185	- 241	- 7	- 2	**- 197**	**- 248**
davon Rentenzahlungen	- 5	- 5	- 177	- 158	- 7	- 2	**- 189**	**- 165**
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-	- 8	- 83	-	-	**- 8**	**- 83**
Transfers	-	-	-	-	-	-	**-**	**-**
Änderung Konsolidierungskreis	0	1	- 13	-	-	-	**- 13**	**1**
Neubewertung	- 87	- 15	- 1.016	463	- 2	2	**- 1.105**	**450**
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	- 10	- 10	0	- 1	**- 10**	**- 11**
Währungskurseffekte	-	-	- 224	320	0	3	**- 224**	**323**
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	**271**	**328**	**3.949**	**5.207**	**33**	**40**	**4.253**	**5.575**

Bei dem angesetzten Planvermögen handelte es sich um:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Aktien und sonstige Wertpapiere	12	12	1.866	2.288	10	12	**1.888**	**2.312**
davon mit Marktpreisnotierung	12	12	1.866	2.288	10	12	**1.888**	**2.312**
Zinstragende Wertpapiere	158	213	1.426	2.115	21	24	**1.605**	**2.352**
davon mit Marktpreisnotierung	158	213	1.426	2.115	21	24	**1.605**	**2.352**
Rückdeckungsversicherungen	68	69	96	121	–	–	**164**	**190**
davon mit Marktpreisnotierung	68	69	82	103	–	–	**150**	**172**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	14	18	–	–	**14**	**18**
Private Equity	–	–	158	220	–	–	**158**	**220**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	158	220	–	–	**158**	**220**
Anlagen in Infrastruktur	–	–	167	210	–	–	**167**	**210**
davon mit Marktpreisnotierung	–	–	167	210	–	–	**167**	**210**
Barmittel und andere Vermögenswerte	33	34	236	253	2	4	**271**	**291**
davon mit Marktpreisnotierung	33	34	69	77	0	2	**102**	**113**
davon ohne Marktpreisnotierung	–	–	167	176	2	2	**169**	**178**
	271	**328**	**3.949**	**5.207**	**33**	**40**	**4.253**	**5.575**
davon als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	–	–	– 118	– 100	–	–	**– 118**	**– 100**
	271	**328**	**3.831**	**5.107**	**33**	**40**	**4.135**	**5.475**

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Rückstellung per 01.01.	4.467	5.216	528	1.259	36	42	**5.031**	**6.517**
Pensionsaufwand	243	248	62	33	4	4	**309**	**285**
davon Dienstzeitaufwand	189	228	48	72	3	4	**240**	**304**
davon Arbeitnehmendenbeiträge	2	2	–	–	–	–	**2**	**2**
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	48	15	6	11	1	0	**55**	**26**
davon Verwaltungskosten	–	–	10	10	0	1	**10**	**11**
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	4	3	– 2	– 60	0	– 1	**2**	**– 58**
Arbeitgeberbeiträge	– 30	– 31	– 79	– 85	– 2	– 1	**– 111**	**– 117**
Zahlungen	– 93	– 80	– 7	– 217	0	– 1	**– 100**	**– 298**
davon Rentenzahlungen	– 89	– 80	– 7	– 12	0	– 1	**– 96**	**– 93**
davon Zahlungen für Abgeltungen	– 4	0	0	– 205	–	0	**– 4**	**– 205**
Transfers	1	2	0	0	–	–	**1**	**2**
Änderung Konsolidierungskreis	– 8	2	– 5	–	–	–	**– 13**	**2**
davon Zugang Konsolidierungskreis	–	2	–	–	–	–	**–**	**2**
davon Abgang Konsolidierungskreis	– 8	–	– 5	–	–	–	**– 13**	**–**
Neubewertung	– 1.730	– 890	– 414	– 582	– 20	– 10	**– 2.164**	**– 1.482**
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	– 125	– 31	405	83	0	1	**280**	**53**
aus der Veränderung demografischer Annahmen	– 2	– 3	– 36	– 20	– 1	0	**– 39**	**– 23**
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	– 1.690	– 871	– 1.756	– 270	– 21	– 9	**– 3.467**	**– 1.150**
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	87	15	973	– 375	2	– 2	**1.062**	**– 362**
Währungskurseffekte	–	–	– 6	42	0	2	**– 6**	**44**
Veränderung erfasster Vermögenswerte	–	–	23	78	–	–	**23**	**78**
Rückstellung per 31.12.	**2.850**	**4.467**	**102**	**528**	**18**	**36**	**2.970**	**5.031**

Alle übrigen Beträge wurden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	2022	2021
RECHNUNGSZINSFUSS		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	3,80	1,10
Vereinigtes Königreich	4,75	1,90
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	4,10	3,10
Vereinigtes Königreich	3,30	3,50
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	2,00	1,75
Vereinigtes Königreich	2,30	2,50

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unverändert Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länder- oder versorgungsplanspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	6.225	9.528
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	8.364	14.186
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Gehaltsentwicklung	7.239	11.673
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5 % höheren Rentenentwicklung	7.473	12.288
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	7.411	11.876
Gesamtverpflichtung	7.173	11.530
davon aktive Begünstigte	3.027	5.308
davon ausgeschiedene Anwärter:innen	1.245	2.252
davon Pensionär:innen	2.901	3.970
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	110	107
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	116	116
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	15,5	20,2

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(32) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wurde in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Zinsergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für Einzelne oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren. Wesentliche Treiber können die Anwendung innovativer Sanierungsverfahren, Veränderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und auch die Marktpreisentwicklung für die Entsorgung von Altlasten sein. Um die Sanierungskosten für die einzelnen Schadensfälle realistisch abzuschätzen, werden in den Arbeitsprogrammen Anpassungen der Kostenschätzungen aufgrund von Erkenntniszuwachs und behördlichen Abstimmungen in den aufeinanderfolgenden Bearbeitungsstufen vorgenommen.

Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt. Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,09 % (per 31. Dezember 2021: 0,00 %).

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit in Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen erfolgt hauptsächlich auf Basis von Schätzungen, die für Stilllegungs- und Entsorgungskosten im Wesentlichen aus branchenspezifischen Gutachten abgeleitet werden. Die Rückstellungen werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung mit ihrem abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

	Personalbezogene Rückstellungen		Erlös-schmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungs-verpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		**Insgesamt**	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Stand per 01.01	910	942	2.254	1.785	590	604	433	409	1.443	985	1.866	1.316	**7.496**	**6.041**
Währungsumrechnungseffekte	0	1	0	0	– 4	5	–	–	0	0	– 4	9	**– 8**	**15**
Änderung Konsolidierungskreis	– 5	1	– 24	1	–	–	–	–	–	–	10	1	**– 19**	**3**
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1	–	1	–	–	–	–	–	–	19	1	**19**	**3**
davon Abgang Konsolidierungskreis	– 5	–	– 24	–	–	–	–	–	–	–	– 9	–	**– 38**	**–**
Inanspruchnahme	– 250	– 295	– 485	– 371	– 164	– 204	– 44	– 18	– 45	– 51	– 253	– 193	**– 1.241**	**– 1.132**
Auflösung	– 83	– 52	– 202	– 138	– 38	– 35	– 8	– 10	0	0	– 217	– 167	**– 548**	**– 402**
Umgliederung [1]	– 22	– 6	13	5	– 32	– 2	–	–	– 1	–	– 35	– 1	**– 77**	**– 4**
Zuführung	310	319	1.048	972	212	222	89	19	1	509	442	903	**2.102**	**2.944**
Auf- und Abzinsung	– 32	0	–	–	– 19	0	– 5	33	– 15	–	– 64	– 2	**– 135**	**31**
Stand per 31.12.	**828**	**910**	**2.604**	**2.254**	**545**	**590**	**465**	**433**	**1.383**	**1.443**	**1.745**	**1.866**	**7.570**	**7.496**

[1] Die Umgliederungen im Berichtsjahr betrafen mit insgesamt 59 Mio. € die Veräußerungsgruppen DB Arriva in Dänemark, Polen und Serbien sowie DB Schenker in Russland.

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Restlaufzeit							
in Mio. €	**bis 1 Jahr**	**1 bis 2 Jahre**	**2 bis 3 Jahre**	**3 bis 4 Jahre**	**4 bis 5 Jahre**	**über 5 Jahre**	**Summe über 1 Jahr**	**Insgesamt**
PER 31.12.2022								
Personalbezogene Rückstellungen	336	143	98	62	46	143	**492**	**828**
Erlösschmälerungen	2.604	–	–	–	–	–	**–**	**2.604**
Rückstellungen für drohende Verluste	241	97	93	43	35	36	**304**	**545**
Stilllegungsverpflichtungen	79	45	45	45	45	206	**386**	**465**
Umweltschutz	55	58	59	57	52	1.102	**1.328**	**1.383**
Übrige Rückstellungen	1.295	106	99	61	60	124	**450**	**1.745**
Insgesamt	**4.610**	**449**	**394**	**268**	**238**	**1.611**	**2.960**	**7.570**
PER 31.12.2021								
Personalbezogene Rückstellungen	356	143	101	65	49	196	**554**	**910**
Erlösschmälerungen	2.254	–	–	–	–	–	**–**	**2.254**
Rückstellungen für drohende Verluste	255	97	100	72	31	35	**335**	**590**
Stilllegungsverpflichtungen	37	45	44	44	44	219	**396**	**433**
Umweltschutz	58	63	68	71	80	1.103	**1.385**	**1.443**
Übrige Rückstellungen	1.373	94	88	51	62	198	**493**	**1.866**
Insgesamt	**4.333**	**442**	**401**	**303**	**266**	**1.751**	**3.163**	**7.496**

Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn Mitarbeitende im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt werden oder wenn Mitarbeitende gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austreten. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitenden entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeitende im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Einzelvertragliche Altersteilzeitvereinbarungen basieren i. d. R. auf dem sog. Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmende ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitenden unter bestimmten Voraussetzungen tarifvertraglich die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90 % aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100 % der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Personalvertragliche Verpflichtungen	385	431
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	184	187
Jubiläumsrückstellungen	92	114
Sonstige	167	178
Insgesamt	**828**	**910**

Die personalbezogenen Rückstellungen enthielten u. a. personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung bzw. bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthielten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen.

Mit einer Dotierungshöhe von rund 346 Mio. € per 31. Dezember 2022 (per 31. Dezember 2021: 395 Mio. €) machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil an den personalbezogenen Rückstellungen des DB-Konzerns aus. Hierin spiegeln sich die personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung wider.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigten die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter war ein Betrag von 86 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 82 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitenden mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

Erlösschmälerungen

Der Anstieg der Erlösschmälerungen betraf im Wesentlichen Kürzungen bei DB Regio im Zusammenhang mit Bestellerentgelten infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie und der Einführung des temporären sog. 9-Euro-Tickets sowie Rückzahlungsrisiken aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die die coronabedingten Folgen auf die Branche abfedern soll.

Rückstellungen für drohende Verluste

Die Rückstellungen für drohende Verluste betrafen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere DB Regio und DB Arriva.

Per 31. Dezember 2022 wurde ein Betrag von 164 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 183 Mio. €) bei DB Regio bzw. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 17 Mio. €) bei DB Arriva zugeführt. Hier wirkten sich u. a. Annahmen zu zukünftig verringerten Fahrgeldeinnahmen, aber auch höhere Instandhaltungsaufwendungen sowie gestiegene Energiepreise aus. Insbesondere die Einschätzungen der Entwicklung der künftigen Fahrgeldeinnahmen unterliegen aufgrund der Corona-Krise weiterhin hohen Unsicherheiten.

Stilllegungsrückstellungen

Die Rückstellungen für Stilllegungsverpflichtungen betrafen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Bei der Bewertung der Rückstellung wurden eine in diesem Sektor übliche Kostensteigerungsrate i. H. v. 3,25 % (per 31. Dezember 2021: 2,50 %) und ein Nominalzins von 3,00 % (per 31. Dezember 2021: 2,50 %) berücksichtigt. Die 19. Atomgesetznovelle, die den befristeten Streckbetrieb bis spätestens zum 15. April 2023 regelt, führte im Geschäftsjahr zu einer zusätzlichen Dotierung der Stilllegungsrückstellung i. H. v. 33 Mio. €.

Umweltschutzrückstellungen

Von den Umweltschutzrückstellungen entfallen 1.374 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.434 Mio. €) auf die DB AG. Die Veränderung i. H. v. 60 Mio. € resultierte aus der Inanspruchnahme von Sanierungsverpflichtungen (45 Mio. €) und einem Zinseffekt (15 Mio. €). Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG u. a.

- das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt. Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten begleitet.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthielten neben Rückstellungen für Projektrisiken, Schadenersatz, Immobilienrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Haftpflichtrenten, Versicherungen und Projektrisiken, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen sowie sonstigen Steuerrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(33) PASSIVE ABGRENZUNGEN

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- bzw. erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, v. a. Investitionszuschüsse,

werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten Zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Die passiven Abgrenzungen enthielten folgende Posten:

PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	137	145
Erlösabgrenzungen	904	724
Sonstige	384	380
Insgesamt	**1.425**	**1.249**
Langfristiger Anteil	526	406
Kurzfristiger Anteil	899	843

Die Veränderung der Erlösabgrenzungen ergaben sich in den Segmenten DB Fernverkehr und DB Regio.

in Mio. €	**2022**	2021
Stand per 01.01.	0	67
Auflösung	–	– 67
Stand per 31.12.	**0**	**0**

Die Erlösabgrenzungen stellten den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2022 1.277 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.162 Mio. €) im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail Franchises im Vereinigten Königreich sowie infolge von Länder- und vertraglichen Restriktionen insbesondere im internationalen Logistikgeschäft verfügungsbeschränkt.

Kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2022: 142 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 83 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren, werden unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen. Da sich die Wertentwicklung der Finanztermingeschäfte nur zunehmend schwer prognostizieren lässt, kann von einer kurzfristigen Liquidität solcher Sicherungsleistungen nur eingeschränkt ausgegangen werden.

MITTELFLUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Gem. IFRS 16 werden Auszahlungen im Rahmen von Leasingverträgen im Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit erfasst, wenn es sich um Tilgungszahlungen handelt, und im Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wenn es sich um Zinszahlungen handelt.

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit hat sich im Berichtsjahr deutlich erhöht. Maßgebend hierfür war ein wesentlich höheres Jahresergebnis, bereinigt um verminderte Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, niedrigere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie verminderte zahlungsunwirksame Aufwendungen.

Im Berichtsjahr haben sich die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge insbesondere durch einen deutlich gesunkenen Aufwandssaldo aus der Zuführung und Auflösung von sonstigen Rückstellungen vermindert (+553 Mio. €).

MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit teilt sich auf in den Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen, in den Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie den Mittelfluss aus dem Zu- und Abgang langfristiger finanzieller Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter der Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen den erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich angestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergab sich insbesondere aus gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte, insbesondere für Investitionen in kurzfristige Geldmarktfonds (501 Mio. €) sowie für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtsjahr: 272 Mio. €; im Vorjahr: 45 Mio. €). Die Investitionen in das Sachanlagevermögen haben sich um 128 Mio. € leicht erhöht. Gegenläufig verminderte sich der Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (– 491 Mio. €; – 5,5 %). Die Ein- und Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte enthielten im Saldo Auszahlungen von 326 Mio. € für Investitionen aus dem Erwerb von Verkehrskonzessionen (IFRIC 12).

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Kapitalzuführungen, dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Senioranleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen, Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen sowie Auszahlungen für die Tilgung der Zinslosen Darlehen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verminderte sich weiter um 748 Mio. €. Hierzu haben insbesondere ein gesunkener Auszahlungssaldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzmitteln im Wesentlichen aus der Tilgung von Bankschulden und ein verminderter Einzahlungssaldo aus der Begebung und Tilgung von Senioranleihen beigetragen. Darüber hinaus ergaben sich gesunkene Einzahlungen aus Kapitalzuführungen sowie verminderte Tilgungszahlungen für Leasingverträge.

ANGABEN ZU DEN VERÄNDERUNGEN VON FINANZ-VERBINDLICHKEITEN NACH IAS 7

			Nicht zahlungswirksame Veränderungen				
in Mio. €	Per 01.01.2022	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Aufzinsung [1]	Per 31.12.2022
Finanzforderungen	– 83	– 59	–	–	–	–	– 142
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	446	– 157	–	–	– 7	16	298
Senioranleihen	27.403	1.487	–	– 105	–	17	28.802
Bankschulden	1.320	– 735	– 40	0	–	–	545
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	–	–	–
Leasingverbindlichkeiten [1]	5.059	– 1.059	59	– 29	1.148	2	5.180
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	180	– 16	–	–	–	–	164
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	78	149	65	– 11	3	–	284
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	**34.486**	**– 331**	**84**	**– 145**	**1.144**	**35**	**35.273**
Insgesamt	**34.403**	**– 390**	**84**	**– 145**	**1.144**	**35**	**35.131**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2022 1.147 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

			Nicht zahlungswirksame Veränderungen				
in Mio. €	Per 01.01.2021	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [–])	Erwerb (+)/ Veräußerung (–) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/ Abgang (–) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Aufzinsung [1]	Per 31.12.2021
Finanzforderungen	– 856	187	–	–	586	–	– 83
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG							
Zinslose Darlehen	580	– 157	–	–	–	23	446
Senioranleihen	24.021	3.028	–	337	–	17	27.403
Bankschulden	3.304	– 1.986	–	2	–	–	1.320
EUROFIMA-Darlehen	200	– 200	–	–	–	–	–
Leasingverbindlichkeiten [1]	4.931	– 1.164	35	55	1.202	0	5.059
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	191	– 25	–	–	14	–	180
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	97	– 16	1	0	– 4	–	78
Verbindlichkeiten aus Finanzierung	**33.324**	**– 520**	**36**	**394**	**1.212**	**40**	**34.486**
Insgesamt	**32.468**	**– 333**	**36**	**394**	**1.798**	**40**	**34.403**

[1] Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2021 1.244 Mio. € Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

Erläuterungen zu den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wird nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Vorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen bzw. Teilergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Vorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente des Systemverbunds Bahn werden im DB-Konzern geführt:

- **DB Fernverkehr:** Im Segment DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- **DB Regio:** Im Segment DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- **DB Cargo:** Im Segment DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Zusätzlich sind die multimodalen Aktivitäten im großvolumigen Komplettladungsverkehr des europäischen Landverkehrsnetzes enthalten (»Veränderungen in der Segmentzuordnung« 218). Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich, Polen und Spanien.
- **DB Netze Fahrweg:** Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.
- **DB Netze Personenbahnhöfe:** In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland gebündelt.
- **DB Netze Energie:** Das Segment DB Netze Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- **Beteiligungen/Sonstige:** In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Neben dem Systemverbund Bahn bestehen die folgenden Segmente:

- **DB Schenker:** Im Segment DB Schenker werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.
- **DB Arriva:** Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gem. Konzern-Bilanz übergeleitet.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (»Kapitalmanagement im DB-Konzern« 220f.).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit konzernexternen Partnern. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge) des DB-Konzerns. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Geschäftssegmenten des DB-Konzerns (v. a. in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten sowie den liquiden Mitteln, verzinslichen Außenforderungen und kurzfristig verfügbaren Geldanlagen in Geldmarktfonds. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung sowie aus Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen.

Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Goodwills, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft bzw. erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeitenden gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze (»Grundlagen und Methoden« 216 ff.) wie für den übrigen Konzern-Abschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden i. d. R. zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Auch die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern unverändert mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (z. B. Emission von Senioranleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gem. IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2022		2021	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
in Mio. €	+ 100 BP [1]	– 100 BP [1]	+ 100 BP [1]	– 100 BP [1]
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	– 5	+ 6	– 6	+ 5
davon Jahresergebnis	+ 14	– 14	– 12	+ 12
davon sonstiges Ergebnis	– 19	+ 20	+ 6	– 7

[1] Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRISIKEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten und -Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gem. IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 % Absicherung keine Auswirkungen auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, z. B., wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % ab- bzw. aufgewertet gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

	2022		2021	
	Veränderung der Fremdwährungskurse um			
in Mio. €	+ 10 %	– 10 %	+ 10 %	– 10 %
USD	+ 27	– 27	+ 13	– 13
CNY	+ 3	– 3	+ 3	– 4
CZK	0	0	– 1	+ 2
GBP	+ 1	– 1	0	0
SGD	– 12	+ 13	– 4	+ 4
HKD	– 31	+ 31	+ 1	– 1
HUF	– 2	+ 2	0	0
BDT	+ 1	– 2	0	0
VND	– 1	+ 2	0	0
PHP	– 2	+ 3	0	0
TWD	– 2	+ 2	– 5	+ 6
IDR	+ 2	– 2	0	0
TRY	– 3	+ 3	– 3	+ 3

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko i. S. d. IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISIKEN

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreisrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreisrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden z. B. durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (üblicherweise mittels Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gem. IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- Der effektive Teil der Veränderung der Fair Values von Energiepreisswaps wird ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst, der ineffektive Anteil wird dagegen in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (bzw. höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2022		2021	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+ 10 %	– 10 %	+ 10 %	– 10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 52	– 52	+ 32	– 32
davon sonstiges Ergebnis	+ 52	– 52	+ 32	– 32
Diesel	+ 29	– 29	+ 20	– 20
Kohle	+ 23	– 23	+ 12	– 12

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen 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. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
			Rahmennettingvereinbarung unterliegende Beträge		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		**Nettobeträge**	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	2021	**2022**	**2021**
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	748	406	– 223	– 134	– 525	– 272	**–**	**–**
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	405	219	– 223	– 134	– 142	– 83	**40**	**2**

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Schweizer Franken, dem britischen Pfund und der norwegischen Krone, gestiegen. Die Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten haben sich parallel dazu verringert. Die erhaltenen Barsicherheiten überwogen. Das maximale Einzelrisiko (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 151 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 68 Mio. €) und bestand gegenüber einer Bank mit einem S&P-Rating von A–. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wiesen per 31. Dezember 2022 alle Vertragspartner, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Rating von Baa1/BBB+ auf.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) ▷ 242 ff.).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN PER 31.12.2022 / in Mio. €	2023		2024		2025–2027		2028–2032		2033ff.	
	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	–	156	–	155	–	–	–	–	–	–
Senioranleihen	419	1.982	379	1.962	896	6.380	965	9.736	1.056	8.963
Bankschulden	0	539	0	–	–	6	0	–	–	–
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	96	1.040	77	825	153	1.575	124	1.092	177	670
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	20	3	19	6	56	3	60	0	9
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	273	–	2	–	2	–	7	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	7.643	–	74	–	28	–	4	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	2.100	–	164	–	342	–	302	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	61	259	51	138	123	1.344	115	949	58	151
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	12	–	16	–	28	–	10	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	218	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	987	–	3	–	12	–	–	–	–
Energiepreisderivate	50	–	17	–	4	–	0	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	67	434	57	697	118	1.480	124	1.822	79	1.653
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	42	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	1.679	–	13	–	2	–	–	–	–
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Energiepreisderivate	– 103	–	– 22	–	– 3	–	–	–	–	–
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	– 150	– 784	– 136	– 884	– 298	– 2.709	– 286	– 2.879	– 198	– 1.870
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	– 257	–	0	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	– 2.677	–	– 18	–	– 13	–	–	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	16	–	–	–	–	–	–	–	–

FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN PER 31.12.2021 / in Mio. €	2022		2023		2024–2026		2027–2031		2032ff.	
	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung	Zins fix / variabel	Tilgung
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	–	157	–	156	–	157	–	5	–	–
Senioranleihen	364	1.576	336	1.960	811	6.238	774	9.543	829	8.222
Bankschulden	0	1.315	0	1	–	–	0	4	–	–
EUROFIMA-Darlehen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	75	983	60	824	125	1.472	110	1.076	183	716
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	19	3	19	7	56	4	72	0	14
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	–	70	–	5	–	1	–	2	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	7.817	–	96	–	13	–	5	–	–
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	–	1.550	–	6	–	27	–	170	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	33	325	32	124	78	692	58	576	2	134
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	28	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	1.189	–	9	–	0	–	–	–	–
Energiepreisderivate	0	–	0	–	1	–	0	–	–	–
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	69	14	68	417	145	2.820	109	1.715	53	1.553
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	784	–	–	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	1.335	–	16	–	5	–	–	–	–
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Energiepreisderivate	– 51	–	– 23	–	– 6	–	–	–	–	–
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	– 130	– 328	– 129	– 618	– 306	– 3.558	– 222	– 2.376	– 109	– 1.725
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	–	– 818	–	0	–	–	–	–	–	–
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	–	– 2.532	–	– 26	–	– 5	–	–	–	–
FINANZGARANTIEN										
Finanzgarantien	–	18	–	–	–	–	–	–	–	–

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2022 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2022 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2021) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten standen per 31. Dezember 2022 flüssige Mittel von 5.138 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4.591 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzten.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gem. IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im Anwendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gem. den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Senioranleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 angegeben:

BUCHWERT / in Mio. €	Erfolgswirksam zum Fair Value	Erfolgsneutral zum Fair Value		Derivate in Sicherungsbeziehungen	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7	Insgesamt	davon Fair Value	Fair Value		
		mit Recycling	ohne Recycling						Level 1	Level 2	Level 3
PER 31.12.2022											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	102	2	31	558	1.880	393	**2.966**	693	2	559	132
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	526	822	–	164	12.210	1.396	**15.118**	1.512	502	189	821
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	16	–	–	313	28.040	4.079	**32.448**	329	–	329	–
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	12	–	–	64	12.710	3.941	**16.727**	76	–	76	–
Nettoergebnis	41	–	–	– 53	– 369	–	**–**	–	–	–	–
PER 31.12.2021[1]											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	69	2	29	355	1.085	356	**1.896**	455	2	356	97
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	14	819	–	36	11.827	780	**13.476**	869	0	50	819
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	21	–	–	179	26.610	4.053	**30.863**	200	–	200	–
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	6	–	–	13	12.501	3.643	**16.163**	19	–	19	–
Nettoergebnis	44	–	–	33	– 535	–	**–**	–	–	–	–

[1] Zahlen wurden entsprechend der Darstellung im Berichtsjahr angepasst.

Das Nettoergebnis nach Bewertungskategorien enthält insbesondere Zinserträge von 79 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €[1]) sowie Zinsaufwendungen von 429 Mio. € (im Vorjahr: 461 Mio. €[1]) aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten.

Sollten beobachtbare Markwerte nicht vorliegen, erfolgte eine nicht marktbasierte Bewertung (Level-3-Bewertung) z. B. auf Basis von ähnlichen Transaktionen zu marktüblichen Konditionen in hinreichender zeitlicher Nähe. Hierunter fällt im DB-Konzern die Bewertung der Beteiligung an der Volocopter GmbH, Bruchsal, deren Anteilspreis auf Basis der letzten Finanzierungsrunden unangepasst für die Bewertung zum 31. Dezember 2022 heranzuziehen war. Würden sich diese Anteilspreise um +/–10 % verändern, hätte dies eine Änderung des Fair Values von 9 Mio. € zur Folge. Für nicht wesentliche sonstige Beteiligungen wurden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Außerdem fallen auch solche Forderungen unter die Level-3-Bewertung, die bestimmte für einen Verkauf relevante Kriterien erfüllen und daher mithilfe von ländergewichteten Kreditrisikoaufschlägen (Credit Spreads) zum Fair Value bewertet werden. Sollte sich das Kreditrisiko erhöhen bzw. vermindern, würden sich hier proportionale Bewertungseffekte beim Fair Value dieser Forderungen ergeben.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden vertraglich zugesagte bzw. höchstwahrscheinlich eintretende Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Besicherungsanhänge abgeschlossen, die unverändert einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

[1] Zahl angepasst.

Sonstige Angaben

(34) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen (per 31. Dezember 2022: 16 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 26 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war. Mögliche weitere Entschädigungsleistungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind in den Eventualforderungen nicht berücksichtigt, da sie aufgrund fehlender Rechtsgrundlage weder im Zeitpunkt ihres Eintritts noch im Umfang einschätzbar sind.

Per 31. Dezember 2022 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Begebung und Übertragung von Wechseln	11	2
Gewährleistungsverpflichtungen	–	0
Sonstige Eventualschulden	111	109
Insgesamt	**122**	**111**

In den sonstigen Eventualschulden sind u. a. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von unwesentlichen Einzelfällen.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2022 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 16 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 18 Mio. €). Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 5 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betraf Fahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften des Segments DB Arriva im Einsatz sind.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Mögliche nicht bilanzierte Schadenersatzverpflichtungen sind in den Eventualschulden nicht berücksichtigt, da sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden können.

(35) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON		
Sachanlagevermögen	20.439	21.196
immateriellen Vermögenswerten	39	35
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	477	455
Insgesamt	**20.955**	**21.686**
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	190	212
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	2.509	2.204

Der Rückgang des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die im Berichtsjahr erfolgte Aktivierung eigenständiger Schuldanerkenntnisse bei einzelnen Lieferbeziehungen (»Verpflichtungen aus Lieferbeziehungen« 218). Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Bilanzstichtag abgeschlossen waren, deren Laufzeit aber noch nicht begonnen hat bzw. hatte. Mögliche Leasingzahlungen für unwahrscheinliche Vertragsverlängerungen bzw. für Zeiträume, in denen der Leasinggegenstand durch eine wahrscheinliche Kündigung nicht genutzt wird, wurden nicht in die Bemessung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf mit 477 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 455 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Der Anstieg ergab sich aus Währungskurseffekten.

(36) STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die DB AG hält 100 % der Anteile an der DB Barnsdale AG und der DB Competition Claims GmbH. Diese strukturierten Unternehmen dienen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus Kartellen und werden als Tochtergesellschaften in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es bestehen Ergebnisabführungsverträge mit der DB AG.

(37) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe-Vereinbarungen von Verkehrskonzessionen).

Infrastrukturverträge

GRI

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des §6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG und die DB Station&Service AG, deren Genehmigungen bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet sind.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, §4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, z. B. zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die EIU gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gem. §§10ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG) und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB Netz AG und der DB Station&Service AG müssen den Vorgaben des EReG entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse von 11.618 Mio. € (im Vorjahr: 10.268 Mio. €) erzielt, davon 4.978 Mio. € (im Vorjahr: 4.052 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen der sog. Aufgabenträger. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (z. B. Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sog. Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von der DB Regio AG und den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich im Berichtsjahr auf 6.508 Mio. € (im Vorjahr: 5.824 Mio. €; Anhangziffer (1) 222f.). Dieser Betrag enthielt im Berichtsjahr 1.489 Mio. € (im Vorjahr: 1.392 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 1.359 Mio. € im Berichtsjahr (im Vorjahr: 1.386 Mio. €; Anhangziffer (1) 222f.).

Rund 68 % der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2026, rund 43 % bis mindestens 2031 und rund 28 % bis mindestens 2034. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Daneben verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von der Bestellerorganisation angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaldienstgarantien durch den Besteller unterstützt wird.

(38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen i. S. d. IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die vom Bund beherrschten und gemeinschaftlich beherrschten Unternehmen sowie die Unternehmen, bei denen der Bund maßgeblichen Einfluss ausüben kann,
- verbundene nicht konsolidierte bzw. assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Beträge für nahestehende Unternehmen und Personen werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19) 236ff., (28) 242ff. und (29) 246f.

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den Anhangziffern (3) 223f., (5) 224f., (9) 229, (13) 231ff., (31) 247ff., (35) 261, und (37) 261f. ausgewiesen.

Wesentliche bzw. gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zum Bund

	Bund	
PER 31.12. / in Mio. €	**2022**	2021
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	967	1.079
Miete und Leasing	0	0
Sonstige Leistungen	3	1
Investitionszuschüsse [1]	8.049	8.055
Sonstige Ertragszuschüsse	1.147	2.777
	10.166	**11.912**
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	447	362
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	– 2	0
Miete und Leasing	16	16
Sonstige Leistungen	45	47
Rückführung Darlehen	157	157
Rückführung Investitionszuschüsse	57	22
	720	**604**
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen [2]	221	310
Ungesicherte Verbindlichkeiten [2]	480	589
Bestand der erhaltenen Bürgschaften [2),3)]	1.074	1.024

[1] Einschließlich 144 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.
[2] Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.
[3] Vorjahreszahl angepasst.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamt:innen sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Seit 2009 wird die Bestandsnetzfinanzierung zwischen der DB AG, den EIU und dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) geregelt. Der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV wird seitdem qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert.

Zum 1. Januar 2020 ist die dritte Vereinbarung dieser Art, die LuFV III, in Kraft getreten. Die Vereinbarung hat ein Volumen von 86,2 Mrd. € und erstmals eine Laufzeit von zehn Jahren – doppelt so lange wie die Vorgängervereinbarung LuFV II.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes erhöhte sich auf durchschnittlich 5,143 Mrd. € pro Kalenderjahr (LuFV II: durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Weiterhin wurde eine Erhöhung der von den EIU zu erbringenden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vereinbart. Der Eigenbeitrag der EIU erhöhte sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.

Weiterhin wurde beim Brückenprogramm vereinbart, im Zeitraum 2020 bis 2029 insgesamt 2.000 Brücken umfassend zu modernisieren.

Des Weiteren wurden Bedarfe, die über den technischen Bedarf hinausgehen, dotiert, z. B. zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Wetterschutz sowie durch zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sieht die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wurde in der LuFV III auch der Abbau des Nachholbedarfs vertraglich geregelt. Auch wenn die deutlich erhöhte Mittelausstattung der LuFV III noch keinen vollständigen Abbau des Nachholbedarfs zulässt, steht mit insgesamt 4,506 Mrd. € eine definierte Summe zur Verfügung, die zu mindestens zwei Dritteln in den Rückstauabbau besonders kritischer Gewerke (Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen und Personenunterführungen) fließen muss. Eine neue, nicht pönalisierte Kennzahl zum Substanzwert soll als Indikator für die Entwicklung des Nachholbedarfs dienen.

Im Hinblick auf die zehnjährige Laufzeit findet in der LuFV III zudem eine »Nachverhandlungsklausel« Anwendung, die im Falle von wesentlichen Änderungen, z. B. erheblichen Preissteigerungen für Bauleistungen in der Eisenbahninfrastruktur, Gespräche zur Anpassung der LuFV III auslösen kann. Ende Juli 2022 hat die DB AG dem Bund angesichts der eingetretenen Entwicklungen entsprechenden Gesprächsbedarf angezeigt. In diesem Rahmen will die DB AG die aktuelle Preisentwicklung im Detail darlegen und die Möglichkeiten einer Anpassung der vertraglichen Rechte und Pflichten erörtern.

Während der Laufzeit der LuFV III untersuchen die Vertragsparteien, ob ab 1. Januar 2025 für die LuFV III bzw. ab 1. Januar 2030 für die nachfolgende LuFV IV andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um eine Verbesserung der Aussagekraft über den Zustand der Schienenwege zu erreichen.

Darüber hinaus wurde bei der DB Netz AG und der DB Station&Service AG auf wissenschaftlicher Grundlage der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang (UWZ) zwischen verfügbaren Mitteln und damit erzielbarer Qualität zum 31. Dezember 2022 hergestellt. Die anschließende Umsetzung wird im Laufe des Jahres 2023 mit dem Bund einvernehmlich abgestimmt. Sollten sich die Vertragsparteien bis spätestens 30. Juni 2024 nicht auf die Anwendung anderer oder ergänzender Qualitätsparameter einigen oder sollte es auf Grundlage des einvernehmlich vereinbarten Modells keinen belastbaren UWZ geben, ist der Bund berechtigt, die LuFV III zum Ende des Kalenderjahres 2024 zu kündigen.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese ist zum 1. Januar 2018 in Kraft getreten und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind u. a. eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung eines verbindlichen und pönalisierten Inbetriebnahmetermins.

Der Bund übernimmt alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18 % der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU beteiligen sich an allen Kosten des Vorhabens gem. ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönalen setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Am 25. August 2020 haben Bund und EIU eine neue »Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes« abgeschlossen. Sie regelt die Finanzierung und Umsetzung von Investitionsvorhaben des Bundes in den Ausbau des Schienennetzes, soweit sie nicht in den Geltungsbereich der LuFV, BUV oder der Vorgängervereinbarung (Rahmenvereinbarung 1999) fallen. Die Rahmenvereinbarung findet mit Ausnahme des sog. Starterpakets keine Anwendung auf Finanzierungsvereinbarungen, die die Digitale Schiene Deutschland betreffen. Mit der Rahmenvereinbarung verpflichten sich die EIU bei von der Vereinbarung erfassten Maßnahmen zur Mitfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten. Die Höhe der Mitfinanzierung bemisst sich nach der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Infrastrukturgesellschaften. Hierfür wurden vier verschiedene Kategorien mit einem Beitrag von 0 bis 15 % vereinbart.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des European Rail Traffic Management System (ERTMS) für die Ausrüstung deutscher Anteile am transeuropäischen Schienennetz gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben im Rahmen prioritärer Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB Netz AG Fördermittel der Europäischen Union (EU).

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen u. a. Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft u. a. erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr Zinslose Darlehen nach dem BSWAG i. H. v. 157 Mio. € im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund zurückgezahlt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestanden außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten i. H. v. 182 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 143 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betrafen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften war eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Per 31. Dezember 2022 bestanden unverändert keine Darlehen der EUROFIMA.

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung (APV) 2020 21 neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 5.562 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2034 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) bildet eine Vereinbarung gem. §21 Abs. 8 DBGrG zu §21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10. Juni / 17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das BMDV und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni / 28. Juli 2015 dieser Vereinbarung ihre Zustimmung erteilt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass ein:e Mitarbeitende:r im Bestand der DB JobService GmbH (Beamt:in oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10 % der Personalkosten erfolgt erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV.

Am 3. Juni 2021 trat das Gesetz zur Änderung der Vorschriften des DBGrG über die Personalkostenerstattung für zugewiesene Beamt:innen in Kraft. Demnach erstattet der Bund nur noch die Kosten für vor dem 1. Januar 2020 vollzogene Rationalisierungsmaßnahmen.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2022 der DB JobService GmbH wurden Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus §21 Abs. 5 und 6 DBGrG i. H. v. insgesamt 30,7 Mio. € (einschließlich 10 % Aufwendungsersatz) ausgewiesen.

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i. H. v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das BMF und das BMDV sowie die DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital und als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgte im Vorjahr durch den Bund die Auszahlung der Tranchen für die Jahre 2020 und 2021 i. H. v. insgesamt 2,125 Mrd. € an die DB AG, die die Mittel unmittelbar an die DB Netz AG (1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (1 Mrd. €) weitergereicht hat. Die Tranche für 2022 i. H. v. 1,125 Mrd. € wurde unmittelbar und vollständig an die DB Netz AG weitergereicht. Die weiteren Eigenkapitalerhöhungen i. H. v. je 1,125 Mrd. € sind in den Jahren 2023 und 2024 vorgesehen.

Die DB AG hat mit dem Bund zudem vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der Bund setzte die Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2022 fort:

- Die coronabedingte Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr wurde bis Ende 2022 verlängert.
- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG auch 2022 erhöht.
- Nach Freigabe der Europäischen Kommission wurden weitere Schadenskompensationen für coronabedingte Schäden an die DB AG ausgezahlt.
- Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wurde ebenfalls 2022 fortgesetzt, Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig. Anteilig profitierten davon die im Regionalverkehr tätigen Unternehmen der DB AG.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 159 Mio. € (im Vorjahr: 130 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betrafen. Mit 102 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €) entfiel der überwiegende Anteil auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden unverändert Miet- und Leasingzahlungen i. H. v. 6 Mio. € geleistet.

Im Berichtsjahr wurden keine Zinszahlungen (im Vorjahr: 7 Mio. €) geleistet. Die Zinszahlungen im Vorjahr resultierten nahezu ausschließlich aus gewährten Darlehen der EUROFIMA, die im Vorjahr vollständig getilgt wurden (Anhangziffer (28) 242 f.).

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge i. H. v. 384 Mio. € (im Vorjahr: 337 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2022 wurden unverändert Bürgschaften von insgesamt 3 Mio. € gewährt; davon entfielen 3 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 3 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in Tsd. €	2022	2021
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	926	674

Der Ausweis betrifft die Bezüge der Arbeitnehmendenvertreter:innen im Aufsichtsrat.

Vergütung des Vorstands

in Tsd. €	2022	2021
Kurzfristig fällige Leistungen	9.063	4.129
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.769	1.880
Andere, langfristig fällige Leistungen [1]	2.426	1.894
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	**13.258**	**7.903**
fixer Anteil	5.992	6.009
variabler Anteil [1]	7.266	1.894
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder [2] per 31.12.	14.100	26.575
Rückstellungen für Long-term Incentives (LTI) per 31.12.	6.541	3.842
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	9.034	4.102
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	10.070	9.619
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen [2]	140.382	164.086

[1] Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung und -auflösung für Long-term Incentives (LTI).
[2] Angabe der Defined Benefit Obligation.

Über die vorgenannten Rückstellungen hinaus bestanden per 31. Dezember 2022 keine sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen. Darüber hinaus ergibt sich aufgrund von Planänderungen bei Ruhegeldzusagen im Berichtsjahr ein nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand i. H. v. 1.329 Tsd. € (im Vorjahr: 1.604 Tsd. €).

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

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor).

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

Im Fokus des Long-Term Incentives für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen.

Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. 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 seiner 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.

Vergütung des Aufsichtsrats

in Tsd. €	2022	2021
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	983	1.010
davon kurzfristige Bezüge	983	1.010
davon fester Anteil	480	496
davon erfolgsorientierter Anteil [1]	311	323
davon Sitzungsgeld	42	45
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	42	54
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/ Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inkl. Sitzungsgeld)	108	92

[1] Zwei Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende variable Vergütung für das Jahr 2022 verzichtet.

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestanden per 31. Dezember 2022 nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat betrug im Berichtsjahr 14.241 Tsd. € (im Vorjahr: 8.913 Tsd. €). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(39) HONORARE UND DIENSTLEISTUNGEN DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer betrugen 25,5 Mio. € (im Vorjahr: 22,1 Mio. €); davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 12,1 Mio. € (im Vorjahr: 7,9 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 7,7 Mio. € (im Vorjahr: 7,9 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 5,3 Mio. € (im Vorjahr: 6,1 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen 2,6 Mio. € (im Vorjahr: 3,5 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(40) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Senioranleiheemissionen

Bis zur Aufstellung des Konzern-Abschlusses wurden 2023 von der DB Finance folgende Senioranleihen begeben:

EMISSIONSVOLUMEN	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
750 Mio. EUR	14,9	3,625	Institutionelle Investoren v. a. in Europa

(41) BEFREIUNG VON TOCHTERUNTERNEHMEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von den Erleichterungsvorschriften des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB Gebrauch zu machen und sich von den Offenlegungsvorschriften des § 325 bis 329 HGB befreien zu lassen:

- Autokraft GmbH, Hamburg
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin
- DB Barnsdale AG, Berlin
- DB broadband GmbH, Frankfurt am Main
- DB Cargo BTT GmbH, Mainz
- DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin
- DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach
- DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz
- DB Competition Claims GmbH, Berlin
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Engineering&Consulting GmbH, Berlin
- DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main
- DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
- DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH, Stuttgart
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
- DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam
- DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
- DB Services GmbH, Berlin
- DB SEV GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- Deutsche Bahn Digital Ventures GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim
- DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- infraView GmbH, Mainz
- ioki GmbH, Frankfurt am Main
- Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- Railway Approvals Germany GmbH, Minden
- RBH Logistics GmbH, Gladbeck
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg
- Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
- S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
- S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Global Management&Services GmbH, Essen
- Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- Schenker Technik GmbH, Essen
- SIGNON Deutschland GmbH, Berlin
- TFG Transfracht GmbH, Mainz
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg

(42) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG

(gem. §313 Abs. 2 HGB)

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
DB SEV 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
Filsland 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
stadtbus 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
vgf 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., Györ / Ungarn	30.180	100,00
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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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 Logistica 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 Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf [2), 4)]	2.331	62,02
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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion 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
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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
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, druzba 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 Járműjavító 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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMALICAO,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., Triest / 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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park / Südafrika [9]	3.615	47,00
DP Schenker, Kiew / Ukraine	– 1.920	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas / Venezuela	1.191	100,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg / Schweden	603	100,00
Fullerö 67:2 Uppsala Aktiebolag, 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 Frysen 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	3.862	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 Tveta-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 Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki / Finnland	983	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere / Finnland	1.883	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu / 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
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 Aktiebolag, 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, Montaigu 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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
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 Szállitmányozási 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

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € [1]	Beteiligung in %
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
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
Schenkerocean 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. »Moldromukrtrans« 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.

(43) VORSTAND, AUFSICHTSRAT UND AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

Vorstand

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)

Aufsichtsrat

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.

Aufsichtsratsausschüsse

MITGLIEDER DES PRÄSIDIALAUSSCHUSSES
- Werner Gatzer (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 Gatzer (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 VERMITTLUNGSAUSSCHUSSES
- Werner Gatzer (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

WEITERE INFORMATIONEN

278 → Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
280 → Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung
282 → Global Reporting Initiative (GRI) Index
286 → UN Global Compact Index
286 → Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index
287 → Glossar
291 → Abkürzungsverzeichnis
292 → Kontaktinformationen/Finanzkalender

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzern-Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzern-Lageberichts 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 Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Konzern-Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzern-Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzern-Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Konzern-Lageberichts.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen 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 Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzern-Lageberichts:

- der im Abschnitt »Corporate Governance Bericht« enthaltene Corporate Governance Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes,
- die mit einer grauen Hinterlegung hervorgehobenen und als »WEITERE ANGABEN« überschriebenen Abschnitte des Konzern-Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Integrierten Berichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzern-Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-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 Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzern-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 Konzernabschluss und den Konzern-Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses 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 Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns 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, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzern-Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzern-Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzern-Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzern-Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss 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 Konzernabschluss und zum Konzern-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 Konzernabschlusses und Konzern-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 Konzernabschluss und im Konzern-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 Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzern-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 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 des Konzerns 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 Konzernabschluss und im Konzern-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 der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach §315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzern-Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzern-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

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT DER NICHTFINANZIELLEN BERICHTERSTATTUNG

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Wir haben die Angaben in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Offener Stakeholderdialog«, »An unsere Stakeholder – Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung« und die mit einer grauen Hinterlegung hervorgehobenen und als »WEITERE ANGABEN« überschriebenen Abschnitte des Integrierten Berichts 2022 der Deutschen Bahn AG, Berlin, (im Folgenden die »Gesellschaft«) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden der »Bericht«) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die in dem Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: »GRI-Kriterien«).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben der Gesellschaft, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Erklärung) oder Irrtümern ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 »Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis« (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben in dem Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben in dem Bericht der Gesellschaft, mit Ausnahme der in den Angaben des Berichts genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation der Gesellschaft und über die Einbindung von Stakeholdern
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über ausgewählte Angaben im Bericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Zugrundelegung der GRI-Kriterien
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte der Gesellschaft auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung von ausgewählten Angaben des Berichts
- Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der Darstellung des Berichts

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben in dem Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden ist. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in dem Bericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Berlin, den 7. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink ppa. Nicola Jung
Wirtschaftsprüfer

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI) INDEX

Anwendungsklärung	Der DB-Konzern hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2022 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	keine

			Auslassung		
GRI-STANDARD		**Seite(n)**	**Ausgelassene Anforderung(en)**	**Grund**	**Erklärung**
Allgemeine Angaben					
GRI 2: ALLGEMEINE ANGABEN 2021					
1. DIE ORGANISATION UND IHRE BERICHTERSTATTUNGSPRAKTIKEN					
2-1	Organisationsprofil	37–38, 267–272			
2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	42, 216–217, 267–272			
2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	42, 292			
2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	42–43, 98, 217–220			
2-5	Externe Prüfung	28, 42, 278–281			
2. TÄTIGKEITEN UND MITARBEITENDE					
2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	37–38, 38–40, 110–111, 114–116, 119–121, 127–129, 138–139, 142–143, 148–149, 156–157, 165–167, 188, 211, 218–220			
2-7	Angestellte	89, 92, 117–118, 123–125, 130–131, 140–141, 146–147, 150–151, 160–161, 169-170	b. iii	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten.
2-8	Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	–	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten.
3. UNTERNEHMENSFÜHRUNG					
2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	37–38, 195–197			
2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	195–197			
2-11	Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	195			
2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	40–41			
2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	40–41, 195			
2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	42–43, 216	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Eine genauere Beschreibung des Verfahrens zur Überprüfung und Genehmigung ist für zukünftige Berichtsjahre geplant.
2-15	Interessenkonflikte	195–196			
2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	27–28			
2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Fragen der dauerhaften Schulung der Aufsichtsratsmitglieder, insbesondere zu Nachhaltigkeitsthemen, werden im Rahmen der 2023 anstehenden Effizienzprüfung mit abgebildet werden.
2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	198			
2-19	Vergütungspolitik	40–41, 197–201			
2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	198			
2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	–	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten.

GRI-STANDARD		Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
4. STRATEGIE, RICHTLINIEN UND PRAKTIKEN					
2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	22–24			
2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	110–111, 180, 185, 185–188, 188–189			
2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen	110–111, 185, 185–188, 188–189			
2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	111, 186–188, 188–189	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Umfassende Commitments zur Abhilfe liegen momentan nicht vor. Durch die Grundsatzerklärung des LKSG wird es in 2023 ein Commitment zu Abhilfe bei Menschenrechten und umweltbezogenen Pflichten geben.
2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	186–187, 188–189			
2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	51, 186–188, 188	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationssystem noch nicht verfügbar. Ist im Aufbau.
2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	30, 32			
5. EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN					
2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	30–32			
2-30	Tarifverträge	91–92	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten.
Wesentliche Themen					
GRI 3: WESENTLICHE THEMEN 2021					
3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	31, 42–43			
3-2	Liste der wesentlichen Themen	42–43			
Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit					
3-3	Management von wesentlichen Themen	30–32, 51–57, 101–102, 103–105, 105–109, 203–208			
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG 2016					
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	99–101, 210, 213			
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	180–181	a. v.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Kosten zum Management von klimabedingten Chancen und Risiken bilden sich in verschiedenen Positionen der GuV in der Berichterstattung ab. Werden jedoch bisher nicht unter diesem Aspekt gebündelt.
201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	105, 247–251			
201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	36, 44–47, 106–108, 155, 262–264			
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN 2016					
203-1	Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	106–108, 181, 261			
203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	51–57			
Unternehmensführung und Compliance					
3-3	Management von wesentlichen Themen	185–188			
GRI 205: ANTIKORRUPTION 2016					
205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	44, 172–174, 186	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Quantitative Erhebung gem. Anforderung aus Unternehmenssicht nicht wesentlich und daher unverhältnismäßig. Innerhalb eines Drei-Jahres-Zyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiko hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder ist jährlich zu Compliance-Risiken zu berichten.
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	111, 186–188, 188	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Quantitative Erhebung gem. Anforderung aus Unternehmenssicht nicht wesentlich und daher unverhältnismäßig. Kommunikation und Training zu Antikorruption sind unter »Compliance-Instrumente« beschrieben. Lieferanten werden bei Vertragsabschluss über Antikorruptionsanforderungen informiert und darauf verpflichtet.
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	186–188, 188			

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
GRI 206: WETTBEWERBSWIDRIGES VERHALTEN 2016				
206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Die Gesamtzahl liegt aktuell nicht vor und wird zukünftig berichtet.
		b.	Nicht anwendbar	Keine abgeschlossenen Verfahren im Berichtszeitraum.
Nachhaltige Ressourcenverwendung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	74–75, 180			
GRI 301: MATERIALIEN 2016				
301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	74–75, 75	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	74–75, 75	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
301-3 Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	74–75, 75	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
GRI 306: ABFALL 2020				
306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	76			
306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	74–75, 76			
306-3 Angefallener Abfall	76			
306-4 Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	76, 76–77	b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Die Daten zur »Aufbereitung zur Wiederverwendung« werden weder vom DB-Konzern noch von den beauftragten Entsorgungsunternehmen erhoben, weil sie sich zurzeit nicht in der abfallrechtlichen Systematik wiederfinden.
306-5 Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	76, 76–77	b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Ohne DB Arriva. Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Es wird geprüft, inwiefern die Daten mittelfristig erhoben werden können.
Klimaschutz				
3-3 Management von wesentlichen Themen	70–74, 117, 123, 124, 129, 130, 140, 145–146, 147, 149, 149–150, 151, 159, 160, 167–168, 169, 180–181			
GRI 305: EMISSIONEN 2016				
305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	78, 78–79	c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Im Rahmen der aktuell nicht ausgewiesenen Scope-3.3-Emissionen gem. GHG Protocol ist die Bilanzierung biogener CO_2-Emissionen nicht sinnvoll. Eine Erweiterung wird mittelfristig angestrebt.
		d.	Nicht anwendbar	Im Konzern-Klimaschutzziel mit Basisjahr 2006 erfolgt keine Ausweisung gesonderter Scope-Ziele.
305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	70, 78, 78–79			
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	70, 78, 78–79	c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Im Rahmen der aktuell nicht ausgewiesenen Scope-3.3-Emissionen gem. GHG Protocol ist die Bilanzierung biogener CO_2-Emissionen nicht sinnvoll. Eine Erweiterung wird mittelfristig angestrebt.
305-4 Intensität der Treibhausgasemissionen	71, 78, 78–79			
305-5 Senkung der Treibhausgasemissionen	70, 71, 78, 78–79	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Zum Zeitpunkt der Datenerhebung liegen keine quantitativen Angaben vor. Mittelfristig werden neben den qualitativen Angaben auch quantitative berichtet.
305-6 Emissionen ozonabbauender Substanzen	–	a., b., c., d.	Nicht anwendbar	Ggf. eingesetzte Kältemittel in so geringen Mengen, dass Materialität nicht gegeben ist.
305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	80			

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung: Ausgelassene Anforderung(en)	Auslassung: Grund	Auslassung: Erklärung
GRI 302: ENERGIE 2016				
302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	72, 78–79	b., c., d.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Der Gesamtbrennstoffverbrauch liegt vor, aber die verwendeten Brennstoffarten können derzeit nicht aufgegliedert werden. Lediglich für den DB-Bahnstrommix liegt eine Aufgliederung nach Brennstoffen vor. Weitere Angaben werden mittelfristig berichtet.
302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation	72, 78–79	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Im berichteten Primärenergieverbrauch ist der Energieverbrauch der wesentlichen Scope-3.4-Verkehre gem. GHG Protocol (DB Schenker, DB Regio Bus, Schienengüterverkehre nach China) enthalten. Die Angabe weiterer Scope-3-Kategorien erfolgt mittelfristig.
302-3 Energieintensität	72			
302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	70, 72, 78–79	a., b., c.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Zum Zeitpunkt der Datenerhebung liegen keine quantitativen Angaben vor. Mittelfristig werden neben den qualitativen Angaben auch quantitative berichtet.
302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	70, 72, 78–79			
Kundensicherheit				
3-3 Management von wesentlichen Themen	67–68			
GRI 410: SICHERHEITSPRAKTIKEN 2016				
410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	67			
GRI 416: KUNDENGESUNDHEIT UND -SICHERHEIT 2016				
416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
416-2 Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	–	a., b.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotte				
3-3 Management von wesentlichen Themen	52–54, 54, 55–56			
GRI 413: LOKALE GEMEINSCHAFTEN 2016				
413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Prozentsatz kann über die komplexe Konzernstruktur und flächendeckende Infrastruktur aktuell nicht abgebildet werden.
413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	–	a.	Information nicht verfügbar/ unvollständig	Information kann über die komplexe Konzernstruktur und flächendeckende Infrastruktur aktuell nicht abgebildet werden.
Umgang mit Politik und Regulierung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	30, 44–51, 139, 140, 143, 148, 178, 202			
GRI 415: POLITISCHE EINFLUSSNAHME 2016				
415-1 Parteispenden	30	a., b.	Nicht anwendbar	Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter:innen, Politiker:innen sowie an Mandatsträger:innen und Kandidat:innen für politische Ämter sind grundsätzlich untersagt.
Moderne und digitale Mobilitäts-, Logistik- und Servicelösungen				
3-3 Management von wesentlichen Themen	63, 64			
Kundennutzen und Produktqualität				
3-3 Management von wesentlichen Themen	59, 60–62			

UN GLOBAL COMPACT INDEX

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

		Seite
MENSCHENRECHTE		
Prinzip 1	Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	32–34, 42–51, 110–111, 188–189
Prinzip 2	Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	110–111, 188–189
ARBEITSNORMEN		
Prinzip 3	Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	81–94, 188–189
Prinzip 4	Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	110–111, 188–189
Prinzip 5	Abschaffung der Kinderarbeit	110–111, 188–189
Prinzip 6	Beseitigung von Diskriminierung	42–51, 81–94
UMWELTSCHUTZ		
Prinzip 7	Vorsorgender Umweltschutz	30–32, 40–57, 69–80, 149–150
Prinzip 8	Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	30–32, 40–57, 69–80, 117, 123, 129, 140, 145–146, 149–150, 159, 167–168
Prinzip 9	Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	30–32, 40–41, 51–57, 69–80, 110–111, 116–117, 122–123, 129, 140, 144–146, 149–150, 159, 166–168, 208
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG		
Prinzip 10	Maßnahmen gegen Korruption	30–32, 110–111, 185–189

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD) INDEX

Der DB-Konzern unterstützt die Empfehlungen der TCFD zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der TCFD empfohlene Inhalte.

Die Indextabelle zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Themen platziert sind. Die Tabelle gliedert sich den TCFD-Empfehlungen folgend in die vier Kernbereiche Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

EMPFEHLUNGEN DER TCFD ZUR OFFENLEGUNG		Seite [1]
GOVERNANCE		
Offenlegung der Governance von klimabezogenen Risiken und Chancen	a. Aufsicht des Aufsichtsrats und Vorstands über klimabezogene Risiken und Chancen	40–41, 51–54, 56–57, 172–173, 180, 197
	b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken und Chancen	30, 40–41, 73
STRATEGIE		
Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	a. Kurz-, mittel- und langfristige klimabezogene Risiken und Chancen für die Organisation	73, 172–173, 175–181
	b. Auswirkungen von klimabezogenen Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	45–46, 51–54, 56–57, 69–73, 175–181
	c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabezogener Szenarien, einschließlich eines 2 °C- oder niedrigeren Szenarios	45–46, 51–54, 56–57, 69–73, 180
RISIKOMANAGEMENT		
Offenlegung von Prozessen zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken	a. Prozesse zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken	73, 172–173, 175–181
	b. Prozesse zur Steuerung klimabezogener Risiken	73, 175–181
	c. Integration der Prozesse zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken in das allgemeine Risikomanagement	172–173, 175–181
KENNZAHLEN UND ZIELE		
Offenlegung von Kennzahlen und Zielen zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabezogener Risiken und Chancen	a. Angewandte Kennzahlen zur Bewertung von klimabezogenen Risiken und Chancen, ausgerichtet am Strategie- und Risikomanagementprozess	40–41, 56–57, 69–73, 92, 116–117, 198–199
	b. Scope-1-, -2- und – falls angebracht – auch Scope-3-THG-Emissionen und die damit verbundenen Risiken	78–79, 290
	c. Ziele, um klimabezogene Risiken und Chancen zu steuern, einschließlich der Leistung bezogen auf diese Ziele	56–57, 69–73

[1] Seitenangaben verweisen auf die Kapitel und Abschnitte im Bericht, in denen sich TCFD-relevante Informationen befinden.

GLOSSAR

A

Anlagenqualität
Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Anleihe
Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Auslastung
Die Auslastung beschreibt den Anteil der beanspruchten Kapazität der Betriebsmittel (z. B. Zug, Bus) an der insgesamt verfügbaren Kapazität.

B

Bahnstrommix
Zusammensetzung des Antriebsstroms aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, der u. a. von DB Netze Energie über das Bahnstromnetz bereitgestellt wird.

Barrierefreiheit
Wird als universelles Design verstanden, d. h. ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen genutzt werden können. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Das übergeordnete Ziel besteht darin, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Bedarfsplan
In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbauvorhaben.

Bestandsnetz
Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller
Für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland sind die Bundesländer verantwortlich. Dies erfolgt durch insgesamt 27 unterschiedliche Aufgabenträger.

Betriebsleistung
Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Messgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Biokraftstoff
Kraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird und im Vergleich zu Diesel eine klimafreundliche Alternative ist. Biokraftstoffe, die ausschließlich aus Abfall- und Reststoffen und ohne die Verwendung von Anbaubiomasse hergestellt werden, werden auch fortschrittliche Biokraftstoffe genannt. HVO (Hydrogenated Vegetable Oil = hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen fortschrittlichen Biokraftstoff.

Brutto-Investitionen
Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Buskilometer (Buskm)
Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

C

Capital Employed
Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance
Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

D

DB-Bahnstrom
Elektrischer Antriebsstrom, mit dem von DB Netze Energie konzerninterne Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

DBeco plus
Angebot für Schienengüterverkehrskunden, um ihre Waren auf allen elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands und Österreichs klimaneutral transportieren zu lassen.

Debt-Issuance-Programm
Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)
Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen bzw. alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Diversity
Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, ethnische und soziale Herkunft, Generation, Religion, sexuelle Orientierung und Identität sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeitenden verstanden.

E

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)
Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)
Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eigenkapitalquote
Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen
Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Endenergie
Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also z. B. die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Traktionsstrom.

Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung
Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien
Energie aus erneuerbaren und prinzipiell unbegrenzt vorhandenen Energiequellen, z. B. Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)
Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

ESG-Rating
Bewertung der Nachhaltigkeit z. B. eines Unternehmens. Der Grad an Nachhaltigkeit wird anhand der Erfüllung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance), kurz ESG-Kriterien, bewertet.

European Train Control System (ETCS)
Zugbeeinflussungssystem, bei dem das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Strecke europaweit standardisiert ist. Die Migration hin zu ETCS betrifft Fahrzeug und Strecke. ETCS bietet einen Baukasten von Funktionen, geclustert in Levels und Betriebsarten, deren Verwendung von den Regeln und Anwendungsfällen der jeweiligen Infrastruktur abhängt.

F

Fernverkehr
DB-Verkehre mit den Produkten ICE und Intercity/Eurocity. Darüber hinaus gibt es auch Angebote von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Floating Rate Note (FRN)
Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse
Siehe K- und LL-Sohle.

G

Gesamtpünktlichkeit
Umfasst bei DB Netze Fahrweg alle Zugverkehre auf der Infrastruktur der DB Netz AG.

Global Reporting Initiative (GRI)
Eine internationale Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Standards gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Berichtsstandard zur Nachhaltigkeit.

Global Warming Potential (GWP)
Das Erderwärmungspotenzial (englisch: Global Warming Potential) einer klimawirksamen chemischen Verbindung wie z. B. Methan beschreibt die relative Erwärmungswirkung der Erdatmosphäre über einen Zeitraum von i. d. R. 100 Jahren. Die dimensionslose Zahl beschreibt, um das Wievielfache ein Treibhausgas im Vergleich zu CO_2 zur globalen Erwärmung beiträgt, beim Beispiel Methan ist es das 28-Fache. Maßgeblich hierbei sind die jeweiligen Sachstandsberichte des IPCC.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol
Ein weltweit anerkannter Standard zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen, der von vielen Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Regierungen angewendet wird.

H

Hybridanleihe
Eine Unternehmensanleihe, die unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der IFRS-Rechnungslegung als Eigenkapital angerechnet wird. Hybridanleihen weisen i. d. R. sehr lange Laufzeiten bzw. keinen festen Rückzahlungstermin auf, können aber nach Ablauf einer vorher festgelegten Mindestlaufzeit durch die Emittentin gekündigt werden.

I

IFRS 16
Eine Bilanzierungsvorschrift des International Accounting Standards Board (IASB), die seit 2019 nach IFRS bilanzierende Gesellschaften verpflichtet, alle Leasingverträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr in ihre Bilanzen aufzunehmen.

Intermodaler Wettbewerb
Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, z. B. zwischen Schiene und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)
International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)
Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (z. B. Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Investitionszuschüsse
Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

K

Kapitalkosten
Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima
Gesamtheit der meteorologischen Erscheinungen (z. B. Temperatur, Niederschlag, Wind), die für eine Dauer von mindestens 30 Jahren den durchschnittlichen Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort beschreiben.

Klimaneutralität
Das Klimaneutralitätsziel des DB-Konzerns basiert auf dem Net-Zero-Verständnis der Science Based Targets initiative (SBTi) und somit einem etablierten Standard. Der DB-Konzern verfolgt den Grundsatz »Vermeiden, Reduzieren, Neutralisieren«. D. h. im Wesentlichen, alle Treibhausgasemissionen (Scope 1–3), bei denen es technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist, zu reduzieren und die verbleibenden Restemissionen zu neutralisieren. Dabei dürfen maximal 10 % der Emissionen neutralisiert, d. h. durch technische oder naturbasierte Lösungen aus der Atmosphäre entfernt und dauerhaft gebunden werden. Der ambitionierte Reduzierungspfad des DB-Konzerns ist bis zur vollständigen Zielerreichung 2040 mit dem Ziel der Beschränkung der globalen Erderwärmung auf 1,5 °C vereinbar (1,5 °C-konformer Pfad).

Kombinierter Verkehr (KV)
Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Kompassindex
Misst die Umsetzung der Prinzipien des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Er wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kulturbarometers (ab 2021) jährlich erhoben.

Konsolidierungskreis
Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Kontraktlogistik
Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Krankenstand
Gibt den Anteil der durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an und bezieht damit nur die Mitarbeitenden in die Quote mit ein, für die weiterhin Entgelt gezahlt wird.

Kreditfazilitäten
Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

Kreditrating
Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

K-Sohle
Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kulturbarometer
Deutschlandweite Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland. Kurzes, kompaktes und digitales Instrument als ergänzendes Format in den Zwischenjahren der umfassenderen Mitarbeitendenbefragung. Schwerpunkt der Befragung ist die Erhebung des Kompassindex – er misst Konzernkultur i. S. d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander«.

Kundenzufriedenheit
Zufriedenheit der Kund:innen und Partner mit einem Produkt/Angebot bzw. einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird.

Kundenzufriedenheitsindex
Index, abgefragt im Allgemeinen auf einer Notenskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Diese Noten werden umgerechnet und auf einer Skala von 0 bis 100 dargestellt (0 Punkte = Note 6; 20 Punkte = Note 5; 40 Punkte = Note 4; 60 Punkte = Note 3; 80 Punkte = Note 2; 100 Punkte = Note 1).

L

Lärm
Für Mensch und Umwelt störende oder im Extremfall gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung
Reduzierung von Lärm durch aktive Maßnahmen an der Quelle (z. B. Bremssohlen aus Verbundstoffen an Güterwagen, Flüsterbremsen genannt) und am Ausbreitungsweg (z. B. Schallschutzwände) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster).

Lärmsanierungsprogramm
Freiwilliges Programm des Bundes zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge
Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken auf Grundlage des rechtlichen Anspruchs.

Leistungstonnen-km (Ltkm)
Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Produkt aus dem Bruttogewicht des gesamten Zuges inkl. Triebfahrzeug (Leistungstonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Lieferkette
Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)
Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf eine Million Arbeitsstunden.

Luftschadstoffe
Natürliche oder durch menschliche Aktivitäten bedingte luftgetragene Stoffe, die eine schädliche Wirkung auf die Umwelt haben können. Beispiele für verbrennungsbedingte Luftschadstoffe sind Rußpartikel, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe oder Schwefeldioxide.

M

Mitarbeitendenbefragung
Wird seit 2012 im DB-Konzern alle zwei Jahre durchgeführt. Ziel der Mitarbeitendenbefragung ist es, den einzelnen Bereichen, den Geschäftsfeldern und dem gesamten DB-Konzern eine Standortbestimmung zu verschiedenen organisationalen und kulturellen Rahmenbedingungen zu geben. Ein weiteres Ziel liegt in den anschließenden Verbesserungsprozessen, die durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ausgelöst werden.

Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI)
Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.

N

Nachhaltigkeit
Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr
Verkehre mit den Produkten Interregio-Express (IRE), RB, RE und S-Bahn.

Netto-Finanzschulden
Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen
Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, z. B. für Infrastrukturinvestitionen.

O

Ökosystem (digital)
Ökosysteme sind Netzwerke von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In partnerschaftlichen Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen bspw. durch eine einfache und bessere Customer Experience oder verstärkte Effizienz in der Produktion.

On-Demand-Angebote
Dienstleistungen, die für Kund:innen entsprechend ihren Anforderungen auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases
Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen
Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (v. a. in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

P

Personenkilometer (Pkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

Preferred Carrier
Wesentliche Transportpartner (Frachtführer) unseres Logistikers DB Schenker.

Primärenergie
Energie, die mit den ursprünglich vorkommenden Energieformen oder Energiequellen zur Verfügung steht, z. B. Kohle, Erdgas, Sonne, Wind, Kernbrennstoffe.

Pünktlichkeit
Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde. Bei DB Regio Bus werden zudem seit 2020 mit rückwirkender Änderung auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrene Busse als unpünktlich gewertet.

R

Ressource
Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)
Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohertrag
Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten bzw. direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

S

Saldierungsfähiges Planvermögen
Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand
Anlage des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton oder aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Schnellläuferprogramm (SLP)
Konjunkturprogramm des Bundes, des DB-Konzerns und der Industrie zur Erneuerung der Signal-, Stellwerks- und Bahnübergangstechnik innerhalb kürzester Zeit.

Science Based Targets initiative (SBTi)
Die Science Based Targets initiative (SBTi) ist eine Partnerschaft zwischen dem Carbon Disclosure Project (CDP), dem United Nations Global Compact, dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF). Sie definiert Methoden für die Festlegung wissenschaftsbasierter Ziele im Einklang mit den neuesten Erkenntnissen der Klimawissenschaft und definiert und fördert Best Practice für Emissionsreduzierungen und Netto-Null-Ziele.

TCFD **Scope 1 – 3 (gem. GHG Protocol)**
Im Rahmen der Berichterstattung zu Treibhausgasen auf Grundlage des Greenhouse Gas (GHG) Protocols werden die Emissionen in drei sog. Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb oder stationären Anlagen zur Wärmeerzeugung, Scope 2 = Strom-, Fernwärme- und Kältebereitstellung, Scope 3 = Emissionen Dritter aus Geschäftsbeziehungen, z. B. Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer (beauftragte Verkehre). Wir berichten im Scope 3 aufgrund unseres Geschäftsmodells die wesentlichen transportbedingten Emissionen.

Senioranleihe
Anleihe, die im Insolvenzfall vor anderen ausgegebenen Anleihen desselben Unternehmens mit einem geringeren Rang (z. B. Hybridanleihen) bedient wird und somit eine höhere Sicherheit, aber auch eine geringere Verzinsung aufweist.

Spezifisch
Relativ zu einer bestimmten (Bezugs-)Größe, z. B. auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder
Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter:innen.

Stationäre Anlagen
Gebäude und Anlagen wie Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem
Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Strommix
Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (z. B. erneuerbare Energien, Gas und andere).

Sustainable Development Goals (SDGs)
Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Swap
Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

T

Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)
Die Task Force on Climate-related Financial Disclosure ist eine Initiative, die 2015 gegründet wurde, um Empfehlungen für die Berichterstattung von materiellen finanziellen Chancen und Risiken auszuarbeiten, die sich aus dem Klimawandel für Unternehmen ergeben.

Tilgungsdeckung
Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)
Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion
Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden u. a. elektrische, dieselelektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse
Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)
Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem
Transparente und diskriminierungsfreie Entgeltlogik der DB Netz AG für die Trassennutzung durch die Kunden in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

Treibhausgasemissionen (CO_2-Äquivalente [CO_2e])
Emission von Spurengasen, die zum Treibhauseffekt auf der Erde beitragen. Gem. Kyoto-Protokoll und GHG Protocol umfasst dies folgende Verbindungen: Kohlendioxid (CO_2), Methan (CH_4), Lachgas (N_2O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW/HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW/PFC), Schwefelhexafluorid (SF_6) und Stickstoff-Trifluorid (NF_3). Das CO_2-Äquivalent (Einheit: CO_2e) wird dabei als Maßzahl für den relativen Beitrag zum Treibhauseffekt verwendet. In den internationalen Standards wird dies auch als GWP (Global Warming Potential) bezeichnet.

U

United Nations Global Compact
Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte, heute und in Zukunft.

V

V-Sohle
Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

Vegetationskontrolle
Vegetationskontrolle umfasst alle Instandhaltungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und Dritter, die im Zusammenhang mit Vegetation stehen. Dazu gehören die Überprüfung und das Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung
Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsträger
Streckenart der Verkehrsmittel, wie bspw. Straße oder Schiene.

Verkehrsvertrag
Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit
Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung. Kann auch für Teilbereiche angewendet werden, z. B. Versorgungssicherheit der Energieversorgung in Deutschland oder der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs.

W

Well-to-Wheel (WTW)
Berechnungsansatz für Emissionen unter Berücksichtigung der gesamten Wirkungskette von der Gewinnung und Bereitstellung bis zur Umwandlung und Nutzung von Energie (in Fahrzeugen oder Anlagen).

Z

Zinslose Darlehen
Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A
- ABS Ausbaustrecke
- Abs. Absatz
- AEG Allgemeines Eisenbahngesetz
- AGV MOVE Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
- AktG Aktiengesetz
- ATO Automatic Train Operation
- AUD Australischer Dollar

B
- bAV Betriebliche Altersvorsorge
- bbl Barrel
- BDI Bundesverband der Deutschen Industrie
- BEV Bundeseisenbahnvermögen
- BGB Bürgerliches Gesetzbuch
- BGH Bundesgerichtshof
- BilMoG Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
- BIM Building Information Modeling
- BIP Bruttoinlandsprodukt
- BKartA Bundeskartellamt
- BMAS Bundesministerium für Arbeit und Soziales
- BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- BMF Bundesministerium der Finanzen
- BMI Bundesministerium des Innern und für Heimat
- BMUV Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
- BMWK Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
- BNetzA Bundesnetzagentur
- BSWAG Bundesschienenwegeausbaugesetz
- Bund Bundesrepublik Deutschland
- Buskm Buskilometer
- BVerfG Bundesverfassungsgericht

C
- CCO Chief Compliance Officer
- CEF Connecting Europe Facility
- CEO Chief Executive Officer
- CER Gemeinschaft der Europäischen Bahnen
- CHF Schweizer Franken
- CO_2 Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid
- CO_2e CO_2-Äquivalent
- COSO Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
- CP Commercial Paper
- CSA Credit Support Agreements
- CSO Chief Sustainability Officer
- CSR Corporate Social Responsibility
- CSR-RUG CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz
- CTA Contractual Trust Arrangement

D
- DAK Digitale Automatische Kupplung
- DB AG Deutsche Bahn AG
- DB E&C Deutsche Bahn Engineering & Consulting GmbH
- DB Finance Deutsche Bahn Finance GmbH
- DB IO Deutsche Bahn International Operations
- DB-Konzern Deutsche Bahn Konzern
- DGCN Deutsches Global Compact Netzwerk
- DKS Digitaler Knoten Stuttgart
- DSD Digitale Schiene Deutschland
- DSGVO Datenschutzgrundverordnung
- DSTW Digitales Stellwerk

E
- EAV Ergebnisabführungsvertrag
- EBA Eisenbahn-Bundesamt
- EBIT Earnings before Interest and Taxes
- EBITDA Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation
- EC Eurocity
- EEG Erneuerbare-Energien-Gesetz
- EDIP European-Debt-Issuance-Programm
- EFA Elektronische Fahrplanauskunft
- EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- ERA Europäische Eisenbahnagentur
- ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz
- ERTMS European Rail Traffic Management System
- ESG Environmental, Social, Governance
- ESTW Elektronisches Stellwerk
- ETCS European Train Control System
- EU Europäische Union
- EuGH Europäischer Gerichtshof
- EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen
- EZB Europäische Zentralbank

F
- FCL Full Container Load
- FS Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)
- FüPoG II Zweites Führungspositionengesetz

G
- GBP Britisches Pfund Sterling
- GDL Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
- GRI Global Reporting Initiative
- GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- GWh Gigawattstunde

H
- HR Human Resources
- HVO Hydrotreated Vegetable Oil

I
- IC Intercity
- ICE Intercity-Express
- IFRS International Financial Reporting Standards
- IKS Internes Kontrollsystem
- IMO International Maritime Organization
- ISO Internationale Organisation für Normung

K
- KBV Konzernbetriebsvereinbarung
- KI Künstliche Intelligenz
- KonTraG Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
- KV Kombinierter Verkehr
- kWh Kilowattstunde

L
- LCL Less than Container Load
- LKSG Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz
- LTI Long-term Incentive
- LTIF Lost Time Injury Frequency
- Ltkm Leistungstonnenkilometer
- LuFV Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

M
- m^2 Quadratmeter
- MaaS Mobility as a Service
- MaRisk Mindestanforderungen an das Risikomanagement
- MdB Mitglied des Deutschen Bundestages
- MitbestG Mitbestimmungsgesetz
- MJ Megajoule
- MRR Minimum Required Rate of Return
- MWh Megawattstunde

N
- NABU Naturschutzbund Deutschland e. V.
- NBS Neubaustrecke
- NFE Nichtfinanzielle Erklärung
- Nkm Nutzwagenkilometer
- NOK Norwegische Krone
- NOX Stickoxid
- NP Natürliche Personen
- NPM Nationale Plattform Zukunft der Mobilität
- NS Nederlandse Spoorwegen (niederländische Staatsbahn)

O
- ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

P
- PCGK Public Corporate Governance Kodex des Bundes
- PFA Planfeststellungsabschnitt
- Pkm Personenkilometer
- PKP Polskie Koleje Państwowe (polnische Staatsbahn)
- PPA Power Purchase Agreements
- PwC PricewaterhouseCoopers

R
- RB Regionalbahn
- RE Regional-Express
- RegG Regionalisierungsgesetz
- RESY Regio-Energiesparsystem
- RMS Risikomanagementsystem
- ROCE Return on Capital Employed

S
- S. Satz
- SAF Sustainable Aviation Fuel
- SBB Schweizerische Bundesbahnen
- SBTi Science Based Targets initiative
- SDGs Sustainable Development Goals
- SGV Schienengüterverkehr
- SNCF Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
- SO_2 Schwefeldioxid
- S&P S&P Global Ratings
- SPNV Schienenpersonennahverkehr
- SPP Strategische Personalplanung
- Sts(in) Staatssekretär(in)

T
- Tsd. Tausend
- t Tonnen
- TCFD Task Force on Climate-related Financial Disclosures
- TEE TransEuropExpress
- TEN Trans-European Networks
- TEU Twenty-foot Equivalent Unit
- THG Treibhausgas
- TJ Terajoule
- tkm Tonnenkilometer
- TPS Trassenpreissystem
- Trkm Trassenkilometer

U
- UBA Umweltbundesamt
- UNGC United Nations Global Compact
- USD US-Dollar

V
- VDB Verband der Bahnindustrie
- VDE Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
- VZP Vollzeitpersonen

W
- WACC Weighted Average Cost of Capital
- WLAN Wireless Local Area Network
- WSF Wirtschaftsstabilisierungsfonds

Z
- ZI Zufriedenheitsindex
- ZIFF. Ziffer

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

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

Dieser Integrierte Bericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, 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.

Dieser Integrierte Bericht und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2022 wurde am 30. März 2023 veröffentlicht und ist im Internet unter db.de/ib abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

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

DB-SERVICENUMMER

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.

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

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

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

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

FINANZKALENDER

27. Juli 2023
Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts Januar–Juni 2023

21. März 2024
Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2023

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

(jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten): Titel Umschlag DB AG/Andreas Labes 1 DB AG/Max Lautenschläger 2–3 DB AG/Max Lautenschläger 4–5 DB AG/Max Lautenschläger 6–7 DB AG/Frank Kniestedt 8–9 DB AG/Cinequad 10–11 DB AG/Volker Emersleben 12–13 DB AG/Max Lautenschläger 14–15 DB AG/Adam Özdemir 16–17 DB AG/Max Lautenschläger 18–19 DB AG/Max Lautenschläger 20 DB AG/Max Lautenschläger 21 DB AG/Arne Lesmann 22 DB AG/Pablo Castagnola 25 DB AG/Pablo Castagnola 26 Bundesministerium der Finanzen/Photothek 35 DB AG/Max Lautenschläger 58 DB AG/Daniel Saarbourg, DB AG/Max Lautenschläger, Gorodenkoff Productions OU via Getty Images/iStockphoto 69 DB AG/Faruk Hosseini, DB AG/Volker Emersleben 81 DB AG/Max Lautenschläger, DB AG/Pablo Castagnola, DB AG/Dominic Dupont 209 DB AG/Max Lautenschläger 277 DB AG/Max Lautenschläger

10-JAHRES-ÜBERSICHT

Zum interaktiven Kennzahlenvergleich

in Mio. €	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	56.296	47.075	39.901	44.430	44.065	42.693	40.557	40.403	39.728	39.107
Gesamtleistung	60.425	50.959	43.465	47.596	47.156	45.593	43.298	43.102	42.422	41.756
Sonstige betriebliche Erträge	4.541	5.901	3.439	3.030	2.998	2.954	2.834	2.772	2.824	2.853
Materialaufwand	- 33.623	- 28.419	- 22.757	- 22.262	- 22.258	- 21.457	- 20.101	- 20.208	- 20.250	- 20.414
Personalaufwand	- 20.300	- 19.219	- 18.297	- 18.152	- 17.301	- 16.665	- 15.876	- 15.599	- 14.919	- 14.383
Abschreibungen [1]	- 3.998	- 3.804	- 5.372	- 3.671	- 2.688	- 2.847	- 3.017	- 4.471	- 3.190	- 3.228
Sonstige betriebliche Aufwendungen [1]	- 5.777	- 5.716	- 5.235	- 5.157	- 6.088	- 5.890	- 5.677	- 5.750	- 5.057	- 4.817
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.268	- 298	- 4.757	1.384	1.819	1.688	1.461	- 154	1.830	1.767
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	- 5	- 10	- 21	- 12	12	14	33	22	8	3
Übriges Finanzergebnis	20	48	- 91	- 36	- 14	- 30	- 16	0	- 3	- 15
Zinsergebnis [1]	- 351	- 528	- 615	- 655	- 645	- 704	- 772	- 800	- 898	- 879
Ergebnis vor Ertragsteuern	932	- 788	- 5.484	681	1.172	968	706	- 932	937	876
Jahresergebnis	- 227	- 911	- 5.707	680	542	765	716	- 1.311	988	649
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	-	-	650	650	450	600	850	700	200	525
WERTMANAGEMENT										
EBITDA bereinigt [1]	5.210	2.287	1.002	5.436	4.739	4.930	4.797	4.778	5.110	5.139
EBIT bereinigt	1.253	- 1.552	- 2.903	1.837	2.111	2.152	1.946	1.759	2.109	2.236
Capital Employed per 31.12. [1]	45.289	43.020	41.764	42.999	36.657	35.093	33.066	33.459	33.683	33.086
Return on Capital Employed (ROCE) [1] in %	2,8	- 3,6	- 7,0	4,3	5,8	6,1	5,9	5,3	6,3	6,8
Tilgungsdeckung in %	13,1	4,3	0,8	15,3	17,6	18,7	18,1	19,0	20,3	20,8
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit [1]	5.644	3.900	1.420	3.278	3.371	2.329	3.648	3.489	3.896	3.730
Brutto-Investitionen [1]	15.353	15.387	14.402	13.093	11.205	10.464	9.510	9.344	9.129	8.224
Netto-Investitionen [1]	6.750	6.342	5.886	5.646	3.996	3.740	3.320	3.866	4.442	3.412
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte [1]	59.044	56.149	52.964	53.213	46.646	45.625	45.290	45.199	45.530	43.949
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte [1]	55.122	52.487	49.994	50.485	44.487	43.207	42.575	42.821	43.217	41.811
Kurzfristige Vermögenswerte	17.259	15.694	12.471	12.615	11.881	10.811	11.034	10.860	10.353	8.945
davon flüssige Mittel	5.138	4.591	3.411	3.993	3.544	3.397	4.450	4.549	4.031	2.861
Eigenkapital	14.679	10.621	7.270	14.927	13.592	14.238	12.657	13.445	14.525	14.912
Eigenkapitalquote [1] in %	19,2	14,8	11,1	22,7	23,2	25,2	22,5	24,0	26,0	28,2
Langfristiges Fremdkapital [1]	39.145	39.631	37.686	32.820	29.104	27.510	28.525	28.091	28.527	26.284
davon Finanzschulden [1]	31.186	30.322	27.070	23.977	20.626	19.716	20.042	19.753	19.173	18.066
davon Pensionsverpflichtungen	2.970	5.031	6.517	5.354	4.823	3.940	4.522	3.688	4.357	3.164
Kurzfristiges Fremdkapital	22.479	21.591	20.479	18.081	15.831	14.688	15.142	14.523	12.831	11.698
davon Finanzschulden [1]	4.087	4.164	6.254	4.716	2.618	2.360	2.439	2.675	1.161	1.247
Netto-Finanzschulden [1]	28.827	29.107	29.345	24.175	19.549	18.623	17.624	17.491	16.212	16.362
Bilanzsumme [1]	76.303	71.843	65.435	65.828	58.527	56.436	56.324	56.059	55.883	52.894
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	1.980	1.413	1.499	2.603	2.581	2.564	2.365	2.251	2.254	2.235
Fernverkehr	132	82	81	151	148	142	139	132	129	131
Regionalverkehr	1.848	1.331	1.418	2.452	2.433	2.422	2.226	2.119	2.125	2.104
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	82.642	50.831	51.933	98.402	97.707	95.854	91.651	88.636	88.407	88.746
Fernverkehr	41.720	24.762	23.542	44.151	42.827	40.548	39.516	36.975	36.102	36.777
Regionalverkehr	40.922	26.069	28.391	54.251	54.880	55.306	52.135	51.661	52.305	51.969
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	222,3	226,5	213,1	232,0	255,5	271,0	277,4	300,2	329,1	390,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	84.468	84.850	78.670	85.005	88.237	92.651	94.698	98.445	102.871	104.259
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.133	1.109	1.066	1.090	1.086	1.073	1.068	1.054	1.044	1.035
davon konzernexterne Bahnen	420	414	386	368	349	331	322	290	261	247
SOZIALES										
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	324.136	323.716	322.768	323.994	318.528	310.935	306.368	297.202	295.763	295.653
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	3,9	-	3,9	-	3,7	-	3,7	-	3,7	-
ÖKOLOGIE										
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 in %	-42,1	-36,1	- 34,4	- 34,8	- 33,2	- 29,5	- 27,3	- 24,5	- 22,8	- 18,5

[1] Ab 2019 durch IFRS-16-Effekt (Integrierter Bericht 2019 ▷ 101) eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

UNSERE STRATEGISCHEN TOP-ZIELE

Deutschland braucht eine starke Schiene – das ist unser inneres Anliegen! Dafür stehen wir als Deutsche Bahn. Eine starke Schiene ist das, wofür wir an- und eintreten, wofür wir unsere komplette Aufmerksamkeit einsetzen und all unsere Kräfte bündeln. Die Starke Schiene hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern: Deutschland wird seine Klimaschutzziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Und Deutschland wird nur dann weiterhin ein wirtschaftlich erfolgreiches Land sein, wenn Menschen und Güter mobil bleiben und nicht immer häufiger im Stau stehen.

UNSER FOKUS IST DIE VERKEHRSVERLAGERUNG AUF DIE SCHIENE UND DIE SCHAFFUNG DER DAFÜR NOTWENDIGEN KAPAZITÄT.

WIR INVESTIEREN ZUSAMMEN MIT DEM BUND IN DIESEM JAHRZEHNT IN REKORDHÖHE, UM DIE SCHIENE FIT FÜR WACHSTUM ZU MACHEN.

NACH DER ÜBERWINDUNG DER CORONA-PANDEMIE SETZEN WIR UNSEREN WACHSTUMSKURS FORT.

DER TREND ZU KLIMAFREUNDLICHER MOBILITÄT UND LOGISTIK IST UNGEBROCHEN. DAVON PROFITIERT DIE SCHIENE ALS DER GRÜNSTE VERKEHRSTRÄGER.

WIR HABEN UNS ZUR UMSETZUNG UNSERER GRÜNEN TRANSFORMATION AMBITIONIERTE ZIELE GESETZT UND WOLLEN BIS 2040 KLIMANEUTRAL SEIN.

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.