



DB Netz AG

Geschäftsbericht 2021

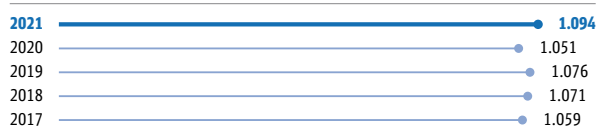


INHALT

- 1 —> Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 5 —> Bericht des Aufsichtsrats
- 9 —> Lagebericht
- 31 —> Jahresabschluss

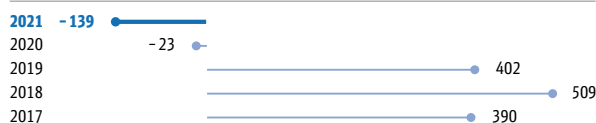
ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2021

BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ / in Mrd. Trkm¹⁾



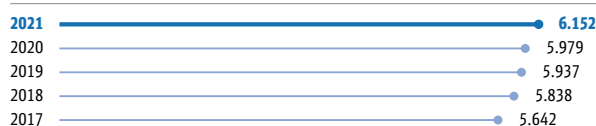
↗ 2021 zu 2020: +4,1%

ERGEBNIS NACH STEUERN²⁾ / in Mio. €



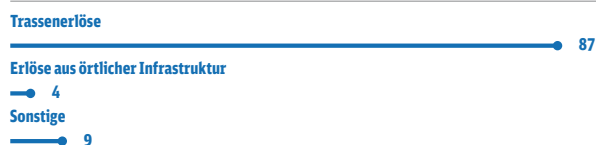
↘ 2021 zu 2020: -116 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2021 zu 2020: +2,9%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	6.152	5.979	+173	+2,9
Ergebnis nach Steuern ²⁾	-139	-23	-116	-
Bilanzsumme per 31.12.	22.346	21.052	+1.294	+6,1
Anlagevermögen per 31.12.	21.255	20.212	+1.043	+5,2
Eigenkapital per 31.12.	9.389	8.264	+1.125	+13,6
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	9.408	9.862	-454	-4,6
Brutto-Investitionen	9.358	8.472	+886	+10,5
Netto-Investitionen ³⁾	1.719	1.350	+369	+27,3
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	46.695	45.903	+792	+1,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm ¹⁾	1.094	1.051	+43	+4,1
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, in Mio. Trkm ¹⁾	413,7	385,0	+28,7	+7,5
Betriebslänge in km	33.288	33.286	+2	-

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



FRANK SENNHENN Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Unternehmen der öffentlichen Daseinsvorsorge waren wir im vergangenen Jahr besonders gefordert und konnten den Eisenbahnverkehr trotz Corona-Pandemie und Unwetterkatastrophen zuverlässig »am Laufen« halten. Einmal mehr haben wir im Auftrag des Bundes Rekordinvestitionen getätigt. Unsere Expertise und den Einsatz für die Volkswirtschaft haben wir nicht zuletzt beim Wiederaufbau der von der Hochwasserkatastrophe betroffenen Schienenwege unter Beweis gestellt. Das Jahr 2021 war jedoch auch ein Jahr der knappen Kapazität auf wichtigen Korridoren. Das deutliche Verkehrswachstum und die gleichzeitig steigenden Investitionen waren herausfordernd und haben Handlungsfelder für zukünftige Verbesserungen aufgezeigt. Die notwendigen Initiativen zur Optimierung haben wir bereits initiiert. Dennoch ist es uns gelungen, unsere Qualitäts- und Ausbauziele weitgehend zu erreichen und ein solides Pünktlichkeitsniveau zu halten.

Ungeachtet dieser mit dem Wachstum einhergehenden Herausforderungen starten wir gestärkt und mit viel Rückenwind in das Jahr 2022. Die Bedeutung der Schiene als klimafreundlicher Verkehrsträger ist weiterhin eine wichtige Säule, um die Klimaziele in Deutschland zu erreichen. Gesellschaft, Politik und unsere Branche bekennen sich dazu. Das zeigt auch die finanzielle Unterstützung von Bund und Ländern, die uns erneut mit Investitionssummen in Rekordhöhe planen lässt. Damit die Verkehrswende gelingt, werden wir an unserem Ziel festhalten und die Kapazität unseres Netzes weiter steigern. So schaffen wir heute die notwendigen Voraussetzungen dafür, dass morgen mehr Züge fahren.

Beim Blick auf die Marktentwicklung hat 2021 gezeigt, dass die Nachfrage an Verkehrsausweitungen auf der Schiene ungebrochen ist. Mussten wir 2020 noch einen Rückgang der Betriebsleistung infolge der Corona-Pandemie verzeichnen, lag die Betriebsleistung im Jahr 2021 rund 4 Prozent über dem Vorjahreswert und auch über dem Vor-Corona-Niveau von 2019. Das haben wir in einem Jahr erreicht, das sowohl weiterhin durch die Pandemie als auch durch die verheerende Hochwasserkatastrophe im Juli 2022 geprägt war. Das Wachstum konnte über alle Verkehrsarten erreicht werden und bestätigt das dringende Erfordernis, mehr Kapazität auf der Schiene zu schaffen.

Um Wachstum auf der Schiene zu ermöglichen und einen Beitrag zur Klimawende zu leisten, wandelt sich die DB Netz AG vom Infrastrukturmanager hin zum Kapazitätsmanager. Große Bedeutung nimmt dabei die Optimierung von »Fahren und Bauen« ein. Steigende Verkehrsleistung auf der einen und steigende Bauvolumen auf der anderen Seite erfordern, dass Bauaktivitäten verlässlich geplant und rechtzeitig kommuniziert werden. Als Basis werden sogenannte Bautakte, die räumliche und zeitliche Vorgaben für Bauaktivitäten umfassen, gebildet. Dabei werden verkehrliche Belange, zum Beispiel die Baufreiheit auf Umleiterstrecken, umfänglich berücksichtigt. Im mittelfristigen Kapazitätsmanagement, das heißt drei bis fünf Jahre vor der Bauaktivität führt die DB Netz AG verschiedene Formate der frühzeitigen Kundeneinbindung durch, sodass »Fahren und Bauen« mit ausreichend Planungsvorlauf aufeinander abgestimmt werden können. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die aus »Fahren und Bauen« resultierende Auslastung einer Strecke gelegt.

In hochbelasteten Abschnitten des Netzes hat die DB Netz AG in den vergangenen Jahren mit den Plan-Korridoren sogenannte Kieselteams aufgebaut, in denen Disponent:innen der DB Netz AG und der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne der Qualität gemeinsam für einen möglichst reibungsarmen und planmäßigen Betriebsablauf sorgen. 2021 wurden die Weichen gestellt, diesen erfolgreichen Ansatz im Jahr 2022 auf den Korridor Mannheim–Basel als fünften PlanKorridor Südwest auszuweiten. Zusätzlich wurde speziell für den Güterverkehr ein Ansatz entwickelt, der den gesamten überregionalen Zuglauf in den Fokus rückt. Dieser wird auf dem Abschnitt Emmerich–Basel des internationalen Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen (Rail Freight Corridor 1) umgesetzt.

Im Rahmen der Betriebssteuerungsstrategie wurde anhand von drei Pilotstandorten ein Standardgebäude für die zukünftigen Steuerzentralen (als Nachfolger der Stellwerke) entworfen und ein modularer Standard geschaffen, der die Grundlage für moderne, zukunftsfähige Arbeitsplätze der Fahrdienstleiter:innen bildet.

2021 war auch das Europäische Jahr der Schiene. Zur Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit im Verkehrsmanagement hat die DB Netz AG den Ansatz eines European Traffic Management Network (ETMN) erarbeitet, das von allen europäischen Infrastrukturbetreibern im Rahmen von Rail Net Europe als grundsätzliche Vorgehensweise akzeptiert wurde.

Die Basis für den Eisenbahnverkehr in Deutschland ist ein robustes, verlässliches und zukunftsfähiges Bestandsnetz. Auch 2021 haben wir die Modernisierung weiter erfolgreich fortgesetzt. Grundlage für das umfangreiche Modernisierungsprogramm ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III. Diese stellt uns für einen Zeitraum von zehn Jahren ein Gesamtvolumen von rund 86 Milliarden Euro für Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen zur Verfügung und ermöglicht so auch weiterhin die umfangreiche Modernisierung des Bestandsnetzes. Die umweltfreundliche Schiene wird deutlich gestärkt!

Wir planen bei der DB Netz AG eine deutliche Erhöhung der Erneuerungsmenge beim Oberbau sowie eine Fortsetzung des Brückenprogramms. Die LuFV III bietet uns den finanziellen Rahmen für eine Entwicklung der Infrastruktur. Das zweite Jahr der LuFV III kann als Erfolg bezeichnet werden. Die DB Netz AG wird ihrem Qualitätsversprechen gegenüber dem Bund gerecht und erreicht vor Prüfung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) alle pönlisierten LuFV-Qualitätskennzahlen. Allerdings entwickeln sich die Preise im Markt deutlich über den bisherigen Erwartungen, was zu Herausforderungen bei der Mengenumsetzung führt. Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern der Bauindustrie arbeiten wir an der qualitativen Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur.

Die Zukunftsfähigkeit unseres Bestandsnetzes erreichen wir durch die Digitale Schiene Deutschland. Basis ist die Erstellung einer digitalen Plattform für das Bahnsystem über die Ausrüstung mit digitalen Stellwerken (DSTW) und dem europäischen Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (ETCS). Den Einstieg in diese Technik soll das Starterpaket mit den Projekten Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Netzkorridors Skandinavien–Mittelmeer sowie dem Digitalen Knoten Stuttgart bieten. Diese Projekte wurden auch im Jahr 2021 mit Hochdruck vorangetrieben. So wurde die Planung für die Leit- und Sicherungstechnik im Digitalen Knoten Stuttgart für eine Ausrüstungsvariante vergeben, die in großen Bereichen ohne ortsfeste Signale auskommt und die spätere Einführung von Automatic Train Operation berücksichtigt. Dadurch wurden die Grundlagen für die Umsetzung von Kapazitätssteigerungen durch Nutzung digitaler Technologien in Stuttgart gelegt. Aufbauend auf dem Starterpaket streben wir eine vollständige Ausrüstung des Schienennetzes mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik bereits bis 2035 an. Die für den Erfolg dieses Vorhabens notwendigen Voraussetzungen wurden gemeinsam mit dem Bund sowie der Branche definiert und bilden fortlaufend die Grundlagen unseres Handelns.

Auf der Plattform von DSTW und ETCS setzen neue digitale Technologien auf, die den Bahnbetrieb der Zukunft ermöglichen. Gemeinsam mit der S-Bahn Hamburg wurden 2021 zukunftsweisende Technologien eingesetzt. Im Projekt Digitale S-Bahn Hamburg wurde erstmalig auf Basis von ETCS voll und hoch automatisiertes Fahren technisch und betrieblich erfolgreich umgesetzt. Im Projekt Sensors4Rail wurde gemeinsam mit der Industrie die sensorbasierte Umfeldwahrnehmung und Lokalisierung erfolgreich erprobt.

Auch wurden 2021 in unseren Neu- und Ausbauprojekten wichtige Meilensteine erreicht und damit ein Beitrag zur Verkehrswende in Deutschland geleistet. Beispielsweise konnte durch die Inbetriebnahme des zweigleisigen Ausbaus zwischen Blankenburg und Karow am Karower Kreuz ein Engpass im Berliner Norden beseitigt werden. Mit Abschluss der Elektrifizierung der Südbahn (Ausbaustrecke [ABS] Ulm–Friedrichshafen–Lindau) fahren die Züge jetzt durchgängig elektrisch auf der ältesten Eisenbahnstrecke Württembergs. Ein weiterer Meilenstein war unter anderem die Inbetriebnahme des zweiten Gleises des Homburger Damms. Dadurch entlasten wir den Knoten Frankfurt am Main (Hauptbahnhof), einen der meistbefahrenen Knotenpunkte Deutschlands. Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie für den Fernbahntunnel Frankfurt gingen zudem die Planungen für ein weiteres wichtiges Großprojekt im Knoten Frankfurt am Main in die nächste Projektphase über. Durch den geplanten Eisenbahntunnel soll eine elementare Drehscheibe für den Deutschland-Takt geschaffen werden, indem die Kapazität des Knotens um bis zu 20 Prozent erhöht wird.

Auch bringen wir über Neu- und Ausbau hinaus mehr Verkehr auf die Schiene. Im Sommer 2021 haben wir dazu ein erstes Portfolio an Strecken vorgestellt, die wir gemeinsam mit Bundesländern und Kommunen reaktivieren wollen. 20 heute stillgelegte Strecken mit insgesamt 245 Kilometern Gleislänge sollen so wieder zum Leben erweckt werden.

Dank des effektiven Krisenmanagements konnte der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben in 2021 gering gehalten werden. Auftretende Störungen konnten in vielen Fällen durch gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen, konstantes Monitoring und eine enge Kooperation mit der Bauindustrie schnell behoben und terminliche Auswirkungen auf niedrigem Niveau gehalten werden.

Auch in der Qualifizierung spielt die Digitalisierung eine wesentliche Rolle. So stellen wir uns zusätzlich zukunftsfähig auf. Zielsetzung ist, in den nächsten zehn Jahren einen Digitalisierungsgrad von 30 Prozent in unserer Qualifizierungslandschaft zu realisieren. Dieses Ziel erreichen wir durch die Einführung von digitalen und virtuellen Konzepten in den unterschiedlichen Qualifizierungsarten der DB Netz AG, wie beispielsweise durch die sogenannten virtuellen Klassenzimmer, mit deren Hilfe wir 2021 rund 900 Nachwuchskräfte im Bereich der Fahrdienstleiter:innen und Weichenwärter:innen an Bord holen konnten. Ein weiterer zentraler Baustein im Rahmen der Digitalisierung ist die Vorbereitung der Qualifizierung unserer Mitarbeitenden für die Digitale Schiene Deutschland. Mit der Anschaffung unserer ersten DSTW-Schulungsanlage und der Anmietung erster Trainingsräume am Standort Frankfurt an Main haben wir im vergangenen Jahr den Grundstein dafür gelegt.

Um alle Aktivitäten der DB Netz AG effektiv umzusetzen, bedarf es rund 48.000 Mitarbeitender (das entspricht rund 46.700 Vollzeitpersonen). Im Jahr 2021 konnten wir neben knapp 4.850 neuen Kolleg:innen auch rund 1.300 Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG begrüßen. Für das Jahr 2022 suchen wir rund 5.400 neue Kolleg:innen und zusätzlich rund 1.400 Nachwuchskräfte, mit denen wir gemeinsam unseren Beitrag für eine starke Schiene in Deutschland leisten.

Das Geschäftsjahr 2021 war aus finanzieller Hinsicht durch die Hochwasserereignisse sowie durch Sondereffekte geprägt. Die Umsatzerlöse stiegen leicht auf 6.152 Millionen Euro, das negative Ergebnis nach Steuern belief sich auf –139 Millionen Euro. Das in der Strategie Starke Schiene hinterlegte Investitionsprogramm wurde auch 2021 planmäßig realisiert. Dabei entspricht das Investitionsvolumen von 9.330 Millionen Euro einer beeindruckenden Steigerung von 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dies spiegelt unseren Anspruch wider, Investitionen für eine zuverlässige und attraktive Schiene zu tätigen, um die stärkere Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu ermöglichen.

Damit die Mobilitätswende gelingt, sind wir als DB Netz AG besonders gefordert. Wir setzen daher auch in Zukunft all unsere Anstrengungen darauf, das bestehende Schienennetz weiter zu stärken, die Kapazität auf Strecken und in Anlagen auszubauen, die Digitalisierung voranzubringen und unsere europäische Zusammenarbeit zu stärken. So schaffen wir heute die notwendigen Voraussetzungen dafür, dass morgen mehr Züge fahren können. Die Grundlage dafür haben wir im vergangenen Jahr weiter ausgebaut.

Nun gilt es, dranzubleiben!

Mit freundlichen Grüßen



Frank Sennhenn
Vorstandsvorsitzender
der DB Netz AG

BERICHT DES AUF SICHTSRATS



RONALD POFALLA Vorsitzender des Aufsichtsrats der DB Netz AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt vier Sitzungen abgehalten. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an mehr als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr sechsmal getagt. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 11. März 2021 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2020 befasst. Zudem wurde er über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, obere und leitende Führungskräfte im Deutsche Bahn Konzern 2021 unterrichtet. Weiterhin hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2020 sowie mit der Auszahlung der kurz- und langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder beschäftigt. Zudem stimmte der Aufsichtsrat einer Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zu.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 26. April 2021 hat der Aufsichtsrat der Auszahlung der kurzfristigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 zugestimmt.

In seiner Sitzung am 24. Juni 2021 wurde der Aufsichtsrat umfassend über den Umsetzungsstand der Strategie »Das Starke Netz« sowie die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die DB Netz AG unterrichtet.

In seiner Sitzung am 25. November 2021 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der vorgelegten Planung beschäftigt und die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2022, die zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte, die Veränderungen von Investitionsprojekten gegenüber der vorhergehenden Planung, die Mittelfristplanung (2022 bis 2026) sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat er sich über die Feststellungen zum internen Kontrollsystem informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat den persönlichen Zielvereinbarungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für das Jahr 2022 zugestimmt. Darüber hinaus hat er sich mit einer Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand sowie für den Aufsichtsrat der DB Netz AG beschäftigt.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2021 u.a. kontinuierlich über die coronabedingten Auswirkungen auf die DB Netz AG informiert. Ferner wurde er über die Auswirkungen der Extremwetterlage im Februar 2021 und die Auswirkungen des Hochwassers im Juli 2021 sowie über deren wirtschaftlichen Folgen für die DB Netz AG berichtet. Zudem hat er sich fortlaufend über den aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte unterrichten lassen. Ferner verfolgte er regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke (NBS) Ulm–Wendlingen schriftlich berichtet.

Im Berichtsjahr wurde der Aufsichtsrat zudem über drei Maßnahmen der DB Netz AG, die der Zustimmung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG bedurften, inkl. der jeweiligen Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG unterrichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2021 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 16. März 2022 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2021 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2021 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Petra Bethge hat ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Oktober 2021 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 26. Oktober 2021 wurde Frau Martina Kohlhaas mit Wirkung zum 1. November 2021 als Nachfolgerin gewählt. In der Aufsichtsratssitzung am 25. November 2021 wurde Frau Kohlhaas als Vertreterin der Anteilseigner in den Ausschuss nach §27 Abs.3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss) und in den Präsidialausschuss gewählt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Bethge an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

In der Aufsichtsratssitzung am 25. November 2021 wurde Herr Dr. Christian Runzheimer erneut für den Zeitraum vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2027 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling (I.NF), bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung am 25. November 2021 wurde Herr Dr. Christian Gruß erneut für den Zeitraum vom 1. Oktober 2022 bis zum 30. September 2027 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement (I.NB), bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2021.

Berlin, im März 2022

Für den Aufsichtsrat



Ronald Pofalla
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

In 85 m Höhe: Brückenschlag über das Filstal

Beim Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm wurde im Juli 2021 ein imposanter Meilenstein geschafft: Die Filstalbrücke schloss die letzte Lücke der Strecke und überspannt nun auf einer Länge von knapp 500 m das Filstal. Mit 85 m ist sie die dritthöchste Eisenbahnbrücke in Deutschland und verbindet den Boßler- und den Steinbühlentunnel. Erste Testfahrten wurden Anfang 2022 durchgeführt. Im Dezember 2022 wird die Strecke in Betrieb gehen.



LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Umsetzung der staatlichen Corona-Unterstützungsmaßnahmen

Auch das Geschäftsjahr 2021 war für den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) wesentlich geprägt durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den DB-Konzern gemeinsam zu tragen. Der DB-Konzern plant, die Hälfte der Auswirkungen auf den Systemverbund Bahn durch Gegensteuerungsmaßnahmen zu kompensieren. Der Bund hat zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden im Berichtsjahr verschiedene Maßnahmen umgesetzt:

- Eine weitgehende Förderung der Trassenpreise (rückwirkend ab März 2020) im Schienenfern- und -güterverkehr (DB-Anteil: rund 2,1 Mrd. €).
- Den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 (650 Mio. €). Da die Dividendenzahlung entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur vorgesehen ist, wurde sie 2021 vollständig durch Bundesmittel (zusätzliche Investitionszuschüsse) ersetzt.
- Eine Schadenskompensation zum Ausgleich der Schäden bei der DB Fernverkehr AG im Zuge des ersten Lockdowns im Frühjahr 2020 (550 Mio. €).

Weitere Unterstützungsmaßnahmen befinden sich noch in der Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission).

Sturmtief Bernd führte zu schweren Hochwasserschäden

Das Sturmtief Bernd hat Mitte Juli 2021 insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz durch mehrtägigen, extrem ergiebigen Dauerregen zu schweren Hochwassern geführt, die katastrophale Schäden in den betroffenen Regionen verursacht haben. Dazu gehören auch gravierende Schäden an der Schieneninfrastruktur des DB-Konzerns. Gleise,

Weichen, Signaltechnik, Brücken, Bahnhöfe, Stellwerke und Fahrzeuge wurden stark beschädigt. Insgesamt waren rund 600 km Gleise sowie über 50 Brücken und Dutzende Stationen und Haltepunkte betroffen. Mit dem Bund wurde Ende des Berichtsjahres eine Vereinbarung zur Finanzierung der Schadensbeseitigungsmaßnahmen abgeschlossen. Von den beschädigten Strecken konnten 2021 bereits rund 80 % wieder in Betrieb genommen werden. Der weitere Wiederaufbau der beschädigten Strecken und Anlagen läuft weiter und wird noch Jahre in Anspruch nehmen.

Tarifrunde abgeschlossen

Mit der Einigung mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) Anfang Oktober 2021 ist die Tarifrunde 2020/2021 im DB-Konzern abgeschlossen worden, in deren Verlauf es auch zu Streiks durch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) gekommen ist. Die Laufzeit bis Februar 2023 gibt Unternehmen und Kunden Planungssicherheit.

Umsetzung des Klimapakets der Bundesregierung hat begonnen

Nach Abschluss der Gespräche mit der EU-Kommission bezüglich der geplanten Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs im Rahmen des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 wurde durch den Bund eine Eigenkapitalerhöhung bei der DB AG i.H.v. 2.125 Mio. € aus dem Klimaschutzprogramm 2030 für die Jahre 2020 und 2021 umgesetzt. Die Eigenkapitalerhöhung wurde unmittelbar an die DB Netz AG (1.125 Mio. €) und die DB Station&Service AG (1.000 Mio. €) weitergereicht. Für die Jahre 2022 bis 2024 sind im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 weitere Eigenkapitalerhöhungen i.H.v. jeweils 1.125 Mio. € vorgesehen, die ebenfalls vollständig der Infrastruktur zugutekommen.

Angaben zur Gesellschaft

Einordnung in den DB-Konzern

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Die Organisationsstruktur

des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanziiell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit bietet die DB Netz AG die Voraussetzung dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau digitaler Stellwerke (DSTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

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

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

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

Das Ergebnis nach Steuern der DB Netz AG reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 116 Mio. € auf –139 Mio. € und blieb damit deutlich unter den Erwartungen.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i.S.d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2021 für die DB Netz AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2021 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört per 31. Dezember 2021 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Delegiertenversammlung im Vorjahr nicht wie geplant stattfinden und die Arbeitnehmendenvertreter:innen wurden per Gerichtsbeschluss bestellt. Dem Aufsichtsrat gehören per 31. Dezember 2021 sieben Frauen an.

Frauen in Führung

Aufgrund der geänderten gesetzlichen Regelungen zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen (FüPoG II) sowie vor dem Hintergrund einer neuen Zähllogik nach Organisationsstruktur hat die DB Netz AG im Berichtsjahr neue Zielwerte zum Frauenanteil in Führung bis Ende 2024 beschlossen. Neben dem Monitoring der Zielzahlen wurden im Jahr 2021 gezielte Maßnahmen zur Zielerreichung

bei der DB Netz AG implementiert, u.a. ein »Women-Mentoring-Programm« für leitende Angestellte sowie Tarif-Arbeitnehmerinnen, eine Ausschreibung für »Zukunftsgestalterinnen@DB Netz« im Rahmen der DB-konzernweiten Nachfolgeplanung sowie vielseitige Veranstaltungen zur Information und Sensibilisierung zum Thema Frauen in Führung und Diversität.

	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2024
FRAUENANTEIL¹⁾ / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	16,7	16,7	33,3
Aufsichtsrat	35,0	35,0	35,0
Erste Führungsebene	- ²⁾	20,8	29,2
Zweite Führungsebene	- ²⁾	18,7	23,7

¹⁾ Methodenänderung nach Organisationsstruktur mit rückwirkender Anpassung.

²⁾ Gem. alter Zähllogik (nach Vertragsstufe) lag der Frauenanteil auf der ersten Führungsebene (OFK) per 31. Dezember 2020 bei 10,7%; das Ziel per 31. Dezember 2024 betrug 17,6%. Auf der zweiten Führungsebene (LFK) lag der Frauenanteil per 31. Dezember 2020 bei 21,8%; das Ziel per 31. Dezember 2024 betrug 32,7%. Mit dem Vorstandsbeschluss vom 16. November 2021 wurde die Zähllogik (nach Organisationsstruktur, n-1, n-2) geändert und neue Zielzahlen per 31. Dezember 2024 festgelegt.

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Infolge der anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie war das Umfeld auch 2021 für den öffentlichen Personenverkehr weiter sehr herausfordernd. Die Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie trafen insbesondere viele Dienstleistungsbranchen wie Hotellerie und Restaurants, aber auch den öffentlichen Personenverkehr.

Mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie waren für viele Menschen in Deutschland Unsicherheiten über die eigene Beschäftigungs- und Einkommenssituation verbunden.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2021 weiter von den Auswirkungen der Corona-Pandemie geprägt. Sinkende Infektionszahlen und damit einhergehend umgesetzte Lockerungen von Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen der Corona-Pandemie führten zu einer deutlichen Erholung der Wirtschaftsleistung ab Juni 2021. Insbesondere der Dienstleistungssektor konnte sich im Sommer 2021 kräftig erholen. Der Wiederanstieg der Infektionszahlen im Laufe des vierten Quartals 2021 führte zu erneuten Beschrän-

kungen bei konsumnahen Dienstleistungen sowie freiwilligen Kontaktreduzierungen, sodass die wirtschaftliche Erholung gebremst wurde. Das Bruttoinlandsprodukt stieg 2021 zwar, lag aber weiter unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.

Im Jahresverlauf 2021 stabilisierte sich auch die Beschäftigungssituation. Viele Kurzarbeitende kehrten an die Arbeitsplätze zurück und auch die Arbeitslosenquote sank leicht. Trotz der positiven Impulse stieg der private Konsum gegenüber dem Vorjahr nur sehr geringfügig. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie ist hierfür auch der Anstieg der Verbraucherpreise verantwortlich, der höher ausfiel als die Zuwächse bei Löhnen und Gehältern. Besonders stark stiegen dabei die Preise für Energie und damit auch für Kraftstoffe.

Die Industrieproduktion in Deutschland verzeichnete 2021 zwar infolge von Basiseffekten insgesamt ein deutliches Wachstum, befand sich aber weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau und blieb auch hinter dem Wachstum in den meisten Staaten Europas zurück. Dämpfend wirkten insbesondere Lieferengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen, die trotz guter Auftragslage die produzierende Industrie v.a. in der zweiten Jahreshälfte 2021 belasteten. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie wurde vom Mangel an Halbleitern und elektronischen Bauteilen stark getroffen, wodurch die Produktion 2021 nach sehr starken Rückgängen im Vorjahr weiter sank.

Dagegen legten die Elektronikbranche und die Herstellung von Metallprodukten infolge einer hohen globalen Nachfrage stark zu. Dies führte zu ebenfalls kräftigen Produktionszuwächsen in der vorgelagerten Stahlindustrie, die den Rückgang des Vorjahres ausglich.

Trotz gestiegener Strom- und Gaspreise übertraf die chemische Industrie 2021 bei der Produktion das Vor-Corona-Niveau wieder, da sie von globalen Lieferkettenengpässen weniger stark betroffen war. Die Bauwirtschaft hingegen schrumpfte 2021 leicht, nachdem sie im Vorjahr noch geringfügig gewachsen war.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

2021 blieb die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau stabil.

Die Trassennachfrage ist 2021 gestiegen. Hier wirkten im Wesentlichen Erholungseffekte infolge der Rücknahme von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie ab März 2021. Positiv wirkte darüber hinaus ein generelles Marktwachstum bei allen Verkehrsarten. Dämpfend wirkten die Hochwasser in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 sowie die Tarifaueinandersetzungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL). Entsprechend dem langjährigen Trend konnten die konzernexternen Bahnen weiter Marktanteile gewinnen, während die Nachfrage konzerninterner Bahnen zurückging.

TRASSENACHFRAGE ERHOLT SICH ÜBER ALLE VERKEHRSARTEN

Das Absatzniveau der DB Netz AG in Deutschland lag im Berichtsjahr bei 1.094 Mio. Trassenkilometern (Trkm). Die Trassennachfrage erhöhte sich und lag um 4% über dem Vorjahreswert von 1.051 Mio. Trkm.

Der Anstieg von 43 Mio. Trkm erfolgte über alle Verkehrsarten und ist im Schienenpersonenverkehr im Wesentlichen auf geringere Verkehrsausfälle infolge der Corona-Pandemie sowie konjunkturelle Nachholeffekte im Schienengüterverkehr zurückzuführen. Belastend wirkten die Auswirkungen der Hochwasserereignisse im Juli 2021 sowie die Tarifaueinandersetzungen mit der GDL im August und September 2021.

Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen DB-konzernexterne Kunden weiter Marktanteile hinzu. Die Trassennachfrage durch DB-konzernexterne Kunden lag im Berichtsjahr mit 414 Mio. Trkm um 29 Mio. Trkm über dem Vorjahreswert (+7%), dies entspricht rund 1 Prozentpunkt Wachstum im Marktanteil.

Neben den Aufholeffekten aus der Corona-Pandemie führten die Aufnahme neuer Linien im Fernverkehr und die Ausweitungen von bestellten Leistungen der Aufgabenträger im Nahverkehr zu einer weiteren Absatzsteigerung im Schienenpersonenverkehr. Im Schienengüterverkehr stieg die Betriebsleistung im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die konjunkturelle Erholung und durch eine erhöhte Trassenpreisförderung.

Von der Gesamtnachfrage entfielen etwa 75% auf den Personen- und etwa 25% auf den Güterverkehr (inkl. sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr lag damit im Rahmen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT SINKENDEM MARKTANTEIL

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie hatten auch 2021 noch gravierende Auswirkungen auf den deutschen Personenverkehrsmarkt. Der Einbruch der Verkehrsnachfrage setzte sich infolge weiter bestehender Kontakt- und Reisebeschränkungen im ersten Quartal 2021 fort. Im Vergleich zum ersten Quartal 2020 ist dabei zu beachten, dass es erst ab März 2020 zu coronabedingten Einschränkungen kam. Im weiteren Jahresverlauf 2021 zeichnete sich eine schrittweise Erholung ab, die insgesamt zu einem deutlichen Wachstum des Personenverkehrsmarktes führte. Die Verkehrsleistung blieb jedoch deutlich hinter dem Vor-Corona-Niveau zurück. Seit Ausbruch der Corona-Pandemie bevorzugen Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Mobilitätsanbieter verringerten ihr Angebot oder unterbrachen es zeitweise vollständig. Der Schienenpersonenverkehr ging 2021 infolge der coronabedingt ausbleibenden Nachfrage nach Pendler-, Privat- und Geschäftsreisen weiter zurück. Zudem belasteten die Hochwasser insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 sowie Unsicherheiten durch die Tarifaueinandersetzung mit der GDL im August und September 2021 die Entwicklung.

Die Nachfrage im Schienenpersonennahverkehr verzeichnete spürbare Verluste durch coronabedingt ausgebliebene Pendler- und Privatfahrten. Die Entwicklung traf DB-konzerninterne und -externe Bahnen gleichermaßen, fiel aber regional stark unterschiedlich aus. Die Entwicklung im Schienenpersonenfernverkehr wurde geprägt durch eine coronabedingt deutlich schwächere Nachfrage nach Privat- und Geschäftsreisen im ersten Quartal 2021. Der entsprechende Vorjahreszeitraum war noch nicht vollständig durch die Corona-Pandemie beeinflusst und wies noch sehr starke Zuwächse auf. Zudem setzte FlixTrain sein Angebot bis in den Mai 2021 für mehrere Monate aus. Im Jahresverlauf 2021 erholte sich die Nachfrage infolge eines rückläufigen Infektionsgeschehens schrittweise, sodass insgesamt das schwache Vorjahresniveau leicht überschritten wurde. Unterstützend wirkten Zugewinne aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie Angebotsausweitungen.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war in der Folge weiter rückläufig.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die insgesamt starke Entwicklung der Güterverkehrsnachfrage hat im zweiten Halbjahr 2021 infolge nachlassender Basiseffekte erwartungsgemäß an Dynamik verloren, nachdem die Erholung bereits im Spätsommer 2020 eingesetzt hatte. Stimuliert wurde die Transportnachfrage durch starke Impulse aus dem Handel und Branchen wie z.B. der Stahl- und Bauindustrie. Auch die für die Schiene und die Binnen-

schifffahrt bedeutenden Kohleverkehre verzeichneten infolge des verstärkten Einsatzes von Kohle in der Stromerzeugung einen starken Zuwachs. Belastend wirkten sich hingegen v.a. im zweiten Halbjahr 2021 Probleme bei der Beschaffung von Vorprodukten bzw. Rohstoffen aus. Diese trafen insbesondere die Automobilindustrie. Rückgänge gab es auch bei den Mineralöltransporten. Dabei machten sich u.a. negative Vorzieheffekte durch die Einführung der CO₂-Abgabe zu Jahresbeginn und das Auslaufen der Mehrwertsteuersenkung zum Jahresende 2020 deutlich bemerkbar. Dämpfende Effekte gingen darüber hinaus auch von zahlreichen nicht konjunkturbedingten Sondereffekten aus. Beispiele hierfür sind das Sturmtief Tristan im Februar 2021, Störungen in der Seeschifffahrt, Einschränkungen auf der Güterzugstrecke im Mittelrheintal nach dem Felssturz und die Streikmaßnahmen der GDL. Dennoch konnte die Güterverkehrsleistung in Deutschland im Gesamtjahr ein starkes Plus verzeichnen und das Vor-Corona-Niveau bereits wieder überschreiten.

Der Lkw-Verkehr erzielte 2021 nach einem im Verkehrsträgervergleich moderaten Rückgang im Vorjahr wieder einen kräftigen Leistungsanstieg und übertraf das Vor-Corona-Niveau. Gestützt wurde das Wachstum v.a. durch Impulse aus einem dynamischen Außenhandel sowie anhaltend positiven Effekten aus der Konsumgüterindustrie, dem E-Commerce und der Baubranche. Nach den Rückgängen in den letzten drei Jahren verzeichneten die Güterbahnen 2021 im Verkehrsträgervergleich das stärkste Wachstum und erreichten wieder das Vor-Corona-Niveau. Gestützt wurde die Entwicklung v.a. durch deutliche Zuwächse bei den Montantransporten und dem kombinierten Verkehr. Nachdem die Leistung der Binnenschifffahrt noch bis April 2021 unter dem Vorjahresniveau lag, verbesserte sich die Entwicklung erst ab Mai 2021. Gegenüber der Schiene, die im Vorjahr ebenfalls einen starken Rückgang zu verzeichnen hatte, fiel die Erholung deutlich schwächer aus. Das Vor-Corona-Niveau wurde noch nicht wieder erreicht.

Politisches Umfeld

KOALITIONSVERTRAG DER NEUEN BUNDESREGIERUNG STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR

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

- Die neue Bundesregierung will bis 2030 den Marktanteil des Schienengüterverkehrs auf 25 % erhöhen und die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr verdoppeln.
- Es soll erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investiert werden.

- Die Infrastrukturgesellschaften (DB Netz AG und DB Station&Service AG) sollen innerhalb des DB-Konzerns »zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt« werden.
- Die Finanzierungsmöglichkeiten des Infrastrukturbereichs des DB-Konzerns sollen gestärkt und verbessert werden
- Zu weiteren wesentlichen Vorhaben für die Branche gehören die zügige Umsetzung des Masterplans Schienenverkehr und des Deutschland-Takts, ein Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«, die Bündelung und Stärkung der Bahnhofsprogramme, die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken, die beschleunigte Einführung der digitalen automatischen Kupplung, die Stärkung des Einzelwagenverkehrs und des kombinierten Verkehrs, eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie ein Ausbau- und Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr.
- Zur schnelleren Umsetzung will die Koalition eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

KONJUNKTURPAKET DER BUNDESREGIERUNG

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

- Für den partiellen Schadensausgleich wurde im Nachtragshaushalt 2020 eine Stärkung des Eigenkapitals der DB AG i.H.v. 5 Mrd. € vorgesehen.
- Diese Summe wurde im Rahmen des Bundeshaushalts 2021 auf das Jahr 2021 übertragen, weil die beihilferechtliche Abstimmung mit der Europäischen Kommission (EU-Kommission) 2020 noch nicht abgeschlossen werden konnte.
- Auf Grundlage des fortgeschrittenen Verhandlungsstands mit der EU-Kommission wurden im Rahmen des im April 2021 vom Bundestag verabschiedeten Nachtragshaushalts 2021 die bisher als Eigenkapitalerhöhung vorgesehenen Mittel um knapp 3,1 Mrd. € abgesenkt und in gleicher Höhe umgeschichtet:
 - Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG für das Geschäftsjahr 2020 um 650 Mio. € erhöht.
 - Die Ausgaben zur Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurden um 600 Mio. € erhöht und weitere 27 Mio. € im Rahmen einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 verankert. Für eine Förderung

der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr wurden ferner rund 1,8 Mrd. € im Bundeshaushalt eingestellt zuzüglich einer Verpflichtungsermächtigung für 2022 i.H.v. 279 Mio. € zur Abrechnung der Leistungen aus dem Dezember 2021 und Fortsetzung der Trassenpreisförderung im Schienenpersonenfernverkehr bis Mai 2022.

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

Mit dem Gesetz über begleitende Maßnahmen zur Umsetzung des Konjunktur- und Krisenbewältigungspakets erfolgte die zusätzliche, einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel 2020 um 2,5 Mrd. €, womit sich der Bund hälftig am Rettungsschirm für den öffentlichen Personennahverkehr beteiligte. Auch 2021 beteiligte sich der Bund mit einem weiteren Beitrag i.H.v. 1 Mrd. € an der Fortsetzung des Rettungsschirms, soweit die Länder wie für das Vorjahr einen gleich hohen Finanzierungsbeitrag beisteuern. Der Rettungsschirm für den öffentlichen Personennahverkehr soll auch im Jahr 2022 fortgeführt werden.

UMSETZUNG DER MASSNAHMEN AUS DEM KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i.H.v. von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das Bundesministerium der Finanzen (BMF) und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) sowie DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital sowie als Zuschüsse an die DB Netz AG und die DB Station&Service AG fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach Abschluss der Abstimmungen mit der EU-Kommission wurden die im Bundeshaushalt 2021 verankerten Eigenkapitalerhöhungen für 2020 und 2021 i.H.v. insgesamt 2.125 Mio. € im November 2021 umgesetzt.

ÄNDERUNG DES BUNDESKLIMASCHUTZGESETZES UND KLIMASCHUTZSOFORTPROGRAMM

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

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

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT LEGT ERGEBNISBERICHT FÜR DIE JAHRE 2018 BIS 2021 VOR

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

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

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

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

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

NOVELLE DES EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZES IN KRAFT GETRETEN

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

GESETZ ZUR ÄNDERUNG VON VORSCHRIFTEN IM EISENBAHNBEREICH VERABSCHIEDET

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

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Nach der erstmaligen Dotierung des Programms im Bundeshaushalt 2020 mit 30 Mio. € erfolgte 2021 eine Fortsetzung im gleichen finanziellen Umfang. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt seit 2020 eine Anlagenpreisförderung hinterlegt, die 2021 mit 80 Mio. € dotiert war. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht, sie war 2021 mit 34 Mio. € ausgestattet. Die Evaluierung der Kombiniertes-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie findet derzeit statt, die neue Richtlinie soll Anfang 2022 veröffentlicht werden.

VOLLZUG DES NATIONALEN SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZES

Das Schienenlärmschutzgesetz verbietet seit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 grundsätzlich den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. Die EU-Kommission hält in einem Aufforderungsschreiben an die Bundesregierung das Schienenlärmschutzgesetz für unionsrechtswidrig und sieht darin einen Verstoß gegen das Interoperabilitätsgebot. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

2021 stand die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u. a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobligationen das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein. Die mit Zustimmung des Bundesrates

am 7. Mai 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes trifft – im weitgehenden Gleichklang zu den Vorgängervorschriften – Regelungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur. Neu aufgenommen wurde das Ziel der Frequenzregulierung, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten. Ebenfalls wurden die Kompetenzen der Bundesnetzagentur (BNetzA) zur Durchsetzung der Versorgungsauflagen erweitert.

Der DB-Konzern hat sich mit der Deutschen Telekom auf eine Übererfüllung der Versorgungsauflagen 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die Deutsche Telekom ihr Mobilfunknetz an den Schienenstrecken des DB-Konzerns schnellstmöglich ausbaut, vorhandene Lücken schließt und die Leistungsfähigkeit des Netzes erheblich steigert. Bis spätestens 2026 soll es entlang der Schienenstrecken im Fern- und im Regionalverkehr keine Versorgungslücken mehr geben. Gemeinsam investieren beide Unternehmen einen dreistelligen Millionenbetrag.

NEUAUFLAGE DES EUROPÄISCHEN FÖRDERPROGRAMMS CONNECTING EUROPE FACILITY

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

DEUTSCHER AUFBAU- UND RESILIENZPLAN GENEHMIGT

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

REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

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

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des ERegG zivilgerichtlich am Maßstab des §315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Weegeentgelten durch Zivilgerichte gem. §315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Mit Urteilen vom 8. Februar 2022 hat der BGH die DB Netz AG erstmals zur Rückzahlung von Regionalfaktorentgelten rechtskräftig verurteilt. Parallel ist weiterhin die Frage beim EuGH anhängig, ob Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts ohne eine rechtskräftige Entscheidung durch die Regulierungsbehörde regulierte Eisenbahninfrastrukturentgelte überprüfen dürfen. Mit einer Entscheidung des EuGH ist wahrscheinlich 2022 zu rechnen.

BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2022

Mit Beschluss vom 5. März 2021 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für die Trassenpreise (TPS) 2022 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Fernverkehr um 3,8%, für den Güterverkehr um 0,5% und für den Nahverkehr um 1,8% steigen. Gem. dem Entgeltantrag war für den Fernverkehr im Vergleich zum Fahrplanjahr 2021 eine Entgelterhöhung von 4,6% und für den Güterverkehr eine Absenkung der Entgelte um 0,6% vorgesehen. Abweichend von der Beantragung ging die BNetzA von einer höheren Tragfähigkeit des Güterverkehrs aus und hat einen wesentlichen Eingangsparameter entsprechend angepasst. Im Ergebnis erfolgt eine Entgeltverschiebung zulasten des Güterverkehrs und zugunsten des Fernverkehrs. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2022/2023 wurde Anfang Oktober 2021 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse i.H.v. 6.152 Mio. € und liegt damit um 173 Mio. € (+3%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.979 Mio. €). Der hierfür maßgebliche Anstieg bei den Trassenerlösen ist auf gegenüber dem Vorjahr geringere Verkehrsausfälle infolge der Corona-Pandemie, konjunkturelle Nachholeffekte im Schienengüterverkehr sowie auf Preiseffekte zurückzuführen. Negativ haben sich Rückstellungszuführungen für zurückzuerstattende Trassenerlöse ausgewirkt. Die Nachfrage nach anderen Serviceeinrichtungen ging leicht zurück, während die Erlöse aus Schrottverkäufen einen deutlichen Anstieg verzeichneten.

Mit 87% (im Vorjahr: 87%) entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 4% (im Vorjahr: 5%) resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung sonstiger Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen. Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 1.980 Mio. € (im Vorjahr: 1.929 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 32% (im Vorjahr: 32%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr bei 4.172 Mio. € (im Vorjahr: 4.050 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die anderen aktivierten Eigenleistungen haben sich maßgeblich aufgrund der weiter gestiegenen Bauprojektaktivitäten gegenüber dem Vorjahreswert um 180 Mio. € auf 1.323 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 752 Mio. € um 305 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 447 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen bei Großprojekten, Zuschreibungen aufgrund von Wertaufholungen beim Immobilienvermögen, die teilweise Auflösung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Erträge aus Zuschüssen zur Finanzierung von Hochwasserschäden.

Der Materialaufwand lag mit 2.595 Mio. € um 359 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.236 Mio. €). Der Anstieg resultierte maßgeblich aus höheren Aufwendungen für die Instandhaltung (u.a. aufgrund Hochwasserschaden Sturmteuf Bernd), gestiegenen Energiekosten und höheren Aufwendungen für Winterdienst.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tariferhöhungen und dem höheren Mitarbeitendenbestand um 5 % bzw. 158 Mio. € auf 3.241 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 3 % bzw. 20 Mio. € auf 736 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 261 Mio. € auf 1.628 Mio. € zu verzeichnen, im Wesentlichen aufgrund von Rückstellungszuführungen für Verpflichtungen aus Großprojekten und gestiegenen Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen. Zudem lagen Aufwendungen für IT- und Bildungsleistungen (Leistungen aufgrund der Corona-Pandemie im Vorjahr deutlich reduziert) über denen des Vorjahres. Gegenläufig wirkten geringere Aufwendungen aus Schadenersatz.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 14 Mio. € auf 20 Mio. €.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 25 Mio. € auf –185 Mio. €, insbesondere durch die Zuführung einer Rückstellung für Zinsnachzahlungsrisiken.

Das negative Ergebnis nach Steuern von –139 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB AG ausgeglichen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr liegt insgesamt im Rahmen der im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020 abgegebenen Prognose. Das Ergebnis nach Steuern entwickelte sich nicht wie erwartet positiv, sondern wurde insbesondere durch Rückstellungszuführungen für Rückzahlungsrisiken von Infrastrukturnutzungsentgelten und Verpflichtungen aus Großprojekten deutlich negativ beeinflusst.

Finanzlage

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DB AG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2021 neben den langfristigen Konzerndarlehen zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i.H.v. 2.500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2021 mit 908 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungskonditionen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Netz AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 1.152 Mio. € und lag damit um 7 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 726 Mio. € auf 9.137 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 718 Mio. € auf 7.984 Mio. €. Grund hierfür war v.a. eine Zuzahlung in die Kapitalrücklage durch die DBAG. Per 31. Dezember 2021 verfügte die DB Netz AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln i.H.v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 3 Mio. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 9.330 Mio. € und lagen damit um 10% über dem Vorjahreswert von 8.467 Mio. €. Unter Berücksichtigung von Investitionen in Finanzanlagen von 25 Mio. € sowie konzerninternen Zugängen von 3 Mio. € ergeben sich Zugänge in das Anlagevermögen von insgesamt 9.358 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 8.472 Mio. €). Die Steigerung des Investitionsvolumens resultiert aus Zuwächsen sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse und Nachaktivierungen, lagen im Berichtsjahr bei 1.719 Mio. € (im Vorjahr: 1.350 Mio. €). Der Anstieg resultiert aus Steigerungen sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70% des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.996 Mio. €, Investitionen in Brücken mit 901 Mio. €, in Tunnel mit 857 Mio. € sowie in Leit- und Sicherungstechnik mit 826 Mio. €.

Rund 30% des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart – Augsburg mit 421 Mio. €, das Schnellläuferprogramm mit 323 Mio. € und die Ausbaustrecken Oldenburg – Wilhelmshaven mit 169 Mio. €, Karlsruhe – Basel mit 154 Mio. € sowie Nürnberg – Ebensfeld mit 128 Mio. €.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2021 auf 10.284 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 8.068 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf i.H.v. 1.719 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 3 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

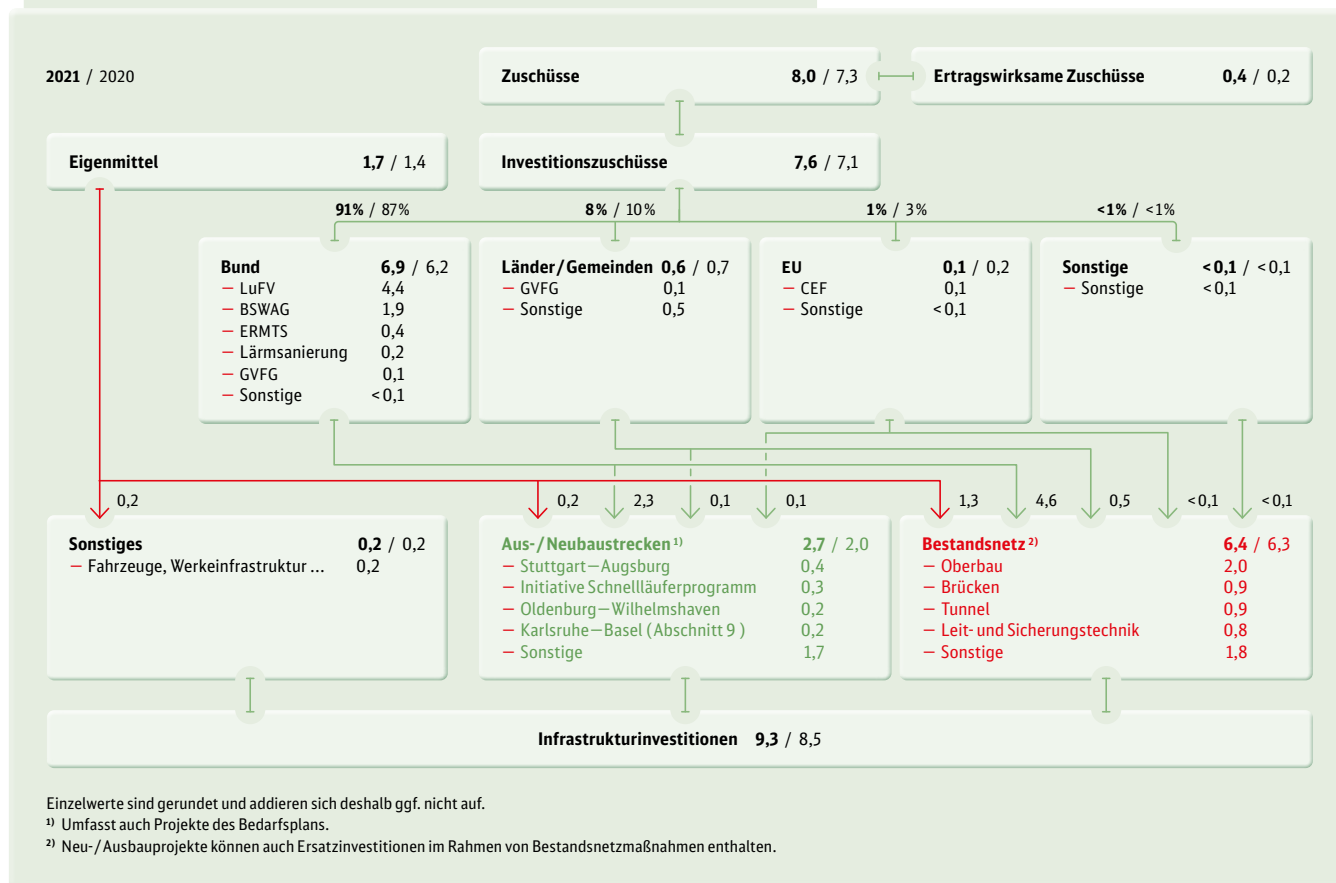
Der verbleibende Finanzbedarf konnte nicht vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden. Zusätzlich erfolgte im Berichtsjahr eine Zuzahlung in die Kapitalrücklage.


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

Infrastrukturzuschüsse

Die DB Netz AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse i.H.v. 7.976 Mio. € (im Vorjahr: 7.431 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 7.611 Mio. € (im Vorjahr: 7.117 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB Netz AG nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrssystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS). Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung. Für Infrastrukturinvestitionen in die trans-

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE UND -INVESTITIONEN DB NETZ AG IN MRD. €



europäischen Netze gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting Europe Facility [CEF]). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Netz AG in geringem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [db.de/investitionen](https://www.db.de/investitionen)  verfügbar.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Vorjahresende um 1.294 Mio. € auf 22.346 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2021 auf 21.255 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2020: 20.212 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 95 % (per 31. Dezember 2020: 96 %) und die Anlagendeckung bei 84 % (per 31. Dezember 2020: 85 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2021 auf 1.085 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2020: 836 Mio. €). Hier wirkten sich insbesondere Forderungen im Zusammenhang mit der Durchführung von Großprojekten und die Verlustübernahme von der DB AG aus. Der Anteil am Gesamtvermögen lag nahezu unverändert bei 5 % (per 31. Dezember 2020: 4 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten lagen mit 6 Mio. € leicht über dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2020: 4 Mio. €).

Das Eigenkapital erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2020: 8.264 Mio. €) um 1.125 Mio. € aufgrund einer Zuzahlung in die Kapitalrücklage durch die Gesellschafterin. Die Eigenkapitalquote stieg dadurch auf 42 % (per 31. Dezember 2020: 39 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2021 an der Bilanzsumme einen Anteil von 38 % (per 31. Dezember 2020: 43 %). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 20 % (per 31. Dezember 2020: 18 %) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.610 Mio. € um 67 % über dem Vorjahresendwert. Wesentliche Veränderungen betrafen Rückstellungen für Großprojekte, für Rückzahlungsriskiken von Infrastrukturnutzungsentgelten und für nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 455 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 607 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verringerten sich auf 9.408 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 9.862 Mio. €). Davon resultierten 9.008 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 9.462 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 400 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktconform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich per 31. Dezember 2021 auf 42 % (per 31. Dezember 2020: 47 %).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2021	31.12.2020
AKTIVA		
Anlagevermögen	95,1	96,0
Umlaufvermögen	4,9	4,0
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	42,0	39,2
Rückstellungen	7,2	4,6
Verbindlichkeiten	50,0	55,2
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	42,4	46,8
Rechnungsabgrenzungsposten	0,8	1,0
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	22.346	21.052

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland lag im Berichtsjahr unter dem hohen Niveau des Vorjahres. Hauptgrund ist der Wegfall des kapazitätsentlastenden und damit pünktlichkeitssteigernden Corona-Sondereffekts.

- Positive Effekte resultierten aus einer weiteren Reduktion der primären Störungen durch Verbesserung der Anlagenverfügbarkeit.
- Große strukturelle und extern bedingte Herausforderungen haben die Pünktlichkeit gegenläufig stark belastet. Strukturell führte das starke Verkehrswachstum v.a. in den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken) in Verbindung mit einer Ausweitung

des Bauvolumens in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wurden Maßnahmen eingeleitet, die zu einer Steigerung in den kommenden Jahren beitragen sollen.

- Eine Vielzahl externer Sonderereignisse hat zudem zu vorübergehenden Pünktlichkeitseinbrüchen im Jahresverlauf 2021 geführt: der massive Wintereinbruch im Februar, hohe Temperaturen im Juni, die schweren Hochwasser im Juli sowie das Sturmtief Hendrik/Ignatz im Oktober.
- Ebenfalls negativ wirkten die Streikmaßnahmen der GDL.

Lagezentren zur Steuerung von Pünktlichkeit und Baumaßnahmen

- **Lagezentrum Bau im DB-Konzern:** Im Berichtsjahr wurden kaskadierende Performance-Dialoge eingeführt, die eine durchgängige Steuerung u.a. der baubetrieblichen Einschränkungen der Infrastruktur monitoren und hierüber eine bereichs- und ebenenübergreifende Steuerung ermöglichen. Das wieder gestiegene Verkehrsaufkommen in Verbindung mit drohenden Versorgungs- und fahrplantechnischen Engpässen sowie teilweise massive Unwetterereignisse stellten hohe Anforderungen an die Baudurchführung im Berichtsjahr dar. Über vorausschauende Optimierung etwa der erforderlichen Sperrzeitstunden oder frühzeitiger Identifikation kritischer Konstellationen mittels Analyse der Gleiskilometersperrstunden greift das Lagezentrum Bau und Baubetriebstechnologie nunmehr frühzeitiger in eine gesamthafte Optimierung des Baugeschehens ein. Gemeinsame regionale und zentrale Anstrengungen haben dazu beigetragen, dass die Einhaltung der Jahresziele der baubetrieblichen Einschränkungen im vertakteten Schienenpersonennahverkehr trotz zusätzlicher infrastruktureller Sonderprogramme eingehalten werden konnten.
- **Lagezentrum Pünktlichkeit im DB-Konzern:** Das im Vorstandsressort Infrastruktur des DB-Konzerns angesiedelte Lagezentrum agiert als geschäftsfeldübergreifende Steuerungseinheit zur Sicherstellung der Pünktlichkeitsziele. Zu den Kernaufgaben gehören die Analyse unterjähriger Pünktlichkeitszielabweichungen, die Maßnahmenidentifizierung und -steuerung sowie das Monitoring der Maßnahmenumsetzung. Das Lagezentrum greift dabei auf ein etabliertes Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante (Bau-)Planungen und (Bau-)Betriebsabläufe zurück: Plan-Radar und Risiko Radar Bau. Das Frühwarnsystem wurde im Berichtsjahr um den Schienengüterverkehr erweitert. Konkrete Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit wurden abgeleitet und initiiert. Die wirkungsvolle Umsetzung der Maßnahmen wurde in mehreren unterjährigen Workshops überwacht und diskutiert.

KUNDENZUFRIEDENHEIT GESUNKEN

Im Berichtsjahr sank die Kundenzufriedenheit der DB Netz AG von einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 66 auf einen von 61. Kritisch wurden insbesondere die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit gesehen. Information, Servicekompetenz und Netzfahrplan werden von den Kunden nach wie vor geschätzt, haben sich aber gegenüber dem Vorjahr im Zusammenhang mit der gesamthafte gesunkenen Zufriedenheit ebenfalls verschlechtert. Ein bereits initiiertes Maßnahmenpaket mit dem Fokus Kapazität und Pünktlichkeit soll kurz- und mittelfristig unmittelbar eine Verbesserung der Kundenzufriedenheit bewirken.

Mitarbeitende

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

Die Zahl der Mitarbeitenden der DB Netz AG hat sich von 45.903 auf 46.695 Mitarbeitende per 31. Dezember 2021 erhöht (+792 Mitarbeitende). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 35% der Mitarbeitenden tätig sind. Weitere rund 32% unserer Mitarbeitenden sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem Durchschnittsalter von rund 43,8 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitenden ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar (im Vorjahr: 44,4 Jahre). Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommen einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitenden eine entscheidende Bedeutung zu. Mit einem professionellen Rekrutierungs- und Bewerbermanagement im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl neuer Mitarbeitenden ist bei der DB Netz AG im Berichtsjahr auf dem hohen Niveau des Vorjahres: 4.848 Mitarbeitende haben neu begonnen, bei der DB Netz AG zu arbeiten, darin enthalten sind 890 Auszubildende/dual Studierende, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem stehen 4.056 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge (inkl. Abgänge in den erweiterten Personalbestand, z.B. aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals) und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns entgegen.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen mit sich. Rekrutierungsformate

(z.B. Vorstellungsgespräche, Auswahlverfahren) sowie das Pre- und Onboarding neuer Mitarbeitender wurden ebenfalls weiterhin erfolgreich virtualisiert umgesetzt. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr das neue virtuelle Einstiegsformat Ankommen@Netz für alle Neueinsteigenden der DB Netz AG konzipiert, pilotiert und ausgerollt. Das interaktive Format vermittelt wesentliches Grundwissen über die DB Netz AG, die verschiedenen Ressorts und ihre strategische Ausrichtung und unterstützt somit das Onboarding in unserem Geschäftsfeld.

NACHWUCHSKRÄFTEGEWINNUNG UND -FÖRDERUNG

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung arbeitet die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen zusammen. Aufgrund der coronabedingten Einschränkungen wurde weiterhin überwiegend auf virtuelle Formate gesetzt, z.B. virtuelle Schulbesuche und Vorträge sowie virtuelle Besichtigungen und Informationsformate für Eltern, Schülerinnen und Schüler. Auch virtuelle Messen und komplett virtuelle Bewerberitage, Expertenpanel und Barcamps sowie Live-Chats mit Führungskräften wurden erfolgreich durchgeführt.

Im Berichtsjahr sind bei der DB Netz AG 1.316 neue Nachwuchskräfte gestartet, davon 1.177 Auszubildende und 139 dual Studierende. Allein 658 Ausbildungsplätze davon wurden für angehende Fahrdienstleiter:innen angeboten. Insgesamt bewegten sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere, um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen. Die DB Netz AG bietet grundsätzlich allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG/ -VERHANDLUNGEN

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. 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:

- Die Mitarbeitenden erhalten 600 € in 2021 und weitere 500 € im März 2022 als Corona-Prämie. Auch für die Themen Zulagen, Ausbildung sowie Wohnen und Mobilität wurden Lösungen gefunden. So wurden z.B. zusätzliche Mittel für die Mobilität der Mitarbeitenden bereitgestellt. Zudem wurde vereinbart, über die zukünftige Ausgestaltung der Entgeltstrukturen im DB-Konzern zu verhandeln.
- Die Regelungen kommen in den Betrieben des DB-Konzerns zur Anwendung, in denen die EVG entsprechend dem Tarifeinheitsgesetz (TEG) die Mehrheit der Mitarbeitenden organisiert.
- Dort gilt auch weiterhin der Tarifvertrag, den DB-Konzern und EVG im September 2020 geschlossen haben. Neben einer Lohnerhöhung von 1,5% zum 1. Januar 2022 beinhaltet er einen umfassenden Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Der Vertrag hat eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich der DB-Konzern zudem mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- Die Entgelte steigen zum 1. Dezember 2021 um 1,5% und um weitere 1,8% zum 1. März 2023. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.
- Die Mitarbeitenden erhalten zum 1. Dezember 2021 eine Corona-Prämie. Diese beträgt je nach Lohngruppe 600 € bzw. 400 € und 300 €. Für den 1. März 2022 wurde eine zweite Corona-Prämie i.H.v. 400 € vereinbart.
- DB-Konzern und GDL haben Tarifverträge für das Zugpersonal und erstmals auch für Mitarbeitende in den Werkstätten und der Verwaltung bei den sieben Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) DB Fernverkehr AG, DB Cargo AG, DB Regio AG, DB Regio Netz GmbH, S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH geschlossen. Es wird keine Tarifverträge der GDL für die DB-Infrastrukturgesellschaften geben.
- DB-Konzern und GDL stimmen darin überein, dass das TEG im DB-Konzern angewendet wird. Die GDL-Tarifverträge kommen entsprechend in GDL-Mehrheitsbetrieben zur Anwendung.

Die Abschlüsse berücksichtigen die Interessen der Reisenden, der Mitarbeitenden und des DB-Konzerns gleichermaßen: So enthalten sie u.a. einen Lohnabschluss, der die Corona-Schäden berücksichtigt und das Engagement der Mitarbeitenden des DB-Konzerns insbesondere während der Corona-Pandemie würdigt. Daneben gibt es Klarheit bei der Anwendung des TEG sowie keine Ausdehnung von Tarifverträgen der GDL über die heutigen Unternehmen hinaus.

ERGEBNISSE DES KULTURBAROMETERS

Im Berichtsjahr wurde das Kulturbarometer als neues Befragungsinstrument im Systemverbund Bahn des DB-Konzerns in Deutschland eingeführt. Es handelt sich dabei um eine repräsentative Stichprobenbefragung, die ab sofort in den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung (MAB) durchgeführt wird. Das Kulturbarometer dient als regelmäßiger Indikator für die Unternehmenskultur. Im Fokus stehen dabei: Kompass für ein starkes Miteinander, Mitarbeitendenzufriedenheitsindex, Strategie Starke Schiene und Team DB.

Insgesamt haben 377 Mitarbeitende bei der DB Netz AG teilgenommen. Die Beteiligungsquote lag somit bei 33 % (DB-Konzern: 36 %). Die Teilnehmenden wurden zufällig durch den externen Dienstleister Ipsos ausgewählt, wobei alle Funktionsgruppen und Hierarchieebenen berücksichtigt wurden. Die Ergebnisse sind daher repräsentativ für die Belegschaft der DB Netz AG.

Der Kompassindex, den wir erstmals mit der MAB 2020 erhoben haben, misst, wie sich das Miteinander und die Unternehmenskultur entwickelt haben. Nach dem positiven Trend in der MAB 2020 – hier lag der Index bei 55 % – liegt er jetzt auf 50 % (DB-Konzern: 49 %).

Die Bekanntheit (61%; +7 Prozentpunkte) und Überzeugung (58%; +6 Prozentpunkte) zur Strategie Starke Schiene stiegen, der Umsetzungserfolg (38%; +1 Prozentpunkte) blieb stabil auf einem steigerungsfähigen Niveau. Der Zukunftsoptimismus der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sank um 7 Prozentpunkte auf 55%, bleibt aber weiter deutlich über der MAB 2018 (47%).

NACHHALTIGKEIT

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

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

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

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

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

STRATEGIE

Die Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns ist weiterhin der übergreifende Rahmen, der die Ziele und Stoßrichtungen verdeutlicht. Grundüberzeugung dieser Strategie ist, dass eine Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität nur mit einem starken Systemverbund Bahn gelingen kann.

Die wissenschaftlichen Erkenntnisse haben den Handlungsdruck zum Klimaschutz nochmals bekräftigt und das Thema in das Zentrum gesellschaftlicher Debatten befördert. Entsprechend widmet der DB-Konzern seine volle Aufmerksamkeit diesem Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Hierfür ist das Ziel der Starken Schiene, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. In jedem dieser drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Darüber hinaus ist auch das Thema Umwelt und 100 % Grünstrom in der Strategie verankert. Dies ergibt die 16 geschäftsfeldübergreifenden Ausbausteine des DB-Konzerns, die in den einzelnen Geschäftsfeldern durch weitere, geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt werden.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Netz AG zählt.

- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf mehr als 260 Millionen Reisende jährlich verdoppelt werden.
 - Im öffentlichen Personennahverkehr strebt der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 an, mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich zu befördern.
 - Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70% im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll sich auf 25% erhöhen.
 - Zusammen mit dem Bund strebt der DB-Konzern an, 30% mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur gegenüber 2015 zu erreichen. Dies soll durch Neu- und Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

An ihrem Beitrag zu diesen Zielen werden alle Aktivitäten des DB-Konzerns gemessen. Dies hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns, die sich perspektivisch auf Beteiligungen mit strategischer Relevanz für die Starke Schiene und Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren.

Strategie »Das Starke Netz« der DB Netz AG

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

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

- dem Neu- und Ausbau der Infrastruktur,
- der Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland,
- dem Integrierten Kapazitätsmanagement Netz sowie
- der Qualität des Bestandsnetzes.

Konkretes Ziel ist es, durch die Erfolge in allen vier Bereichen die Betriebsleistung langfristig um mehr als 30% zu steigern.

Um dieses Kapazitätsziel zu erreichen, wird u.a. der Neu- und Ausbau der Infrastruktur vorangetrieben und gezielt durch Maßnahmen der Projektbeschleunigung, wie Building Information Modeling (BIM) oder das parallele Arbeiten an Bahnbaustellen aus zwei Arbeitsrichtungen, forciert. Die Auswirkungen dieser Infrastrukturmaßnahmen auf den Bahnbetrieb werden dabei durch das Programm Kapazität und Pünktlichkeit möglichst minimal gehalten. Langfristig kann so durch den gezielten Netzausbau auf überlasteten Korridorstrecken und in Verkehrsknoten die Betriebsqualität gesteigert werden. Grundlage hierfür ist das Projekt Netzkonzeption 2040, durch das im Berichtsjahr das initiale Zielnetz beschrieben werden konnte.

Mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung soll durch das Programm Digitale Schiene Deutschland bis 2035 der flächendeckende Rollout digitaler Stellwerke und der European Train-Control-System-(ETCS-)Technologie für das deutsche Schienennetz erfolgen. Auch die Digitalisierung des Bahnbetriebs soll langfristig für mehr Leistung, mehr Effizienz und mehr Qualität sorgen. Welches Potenzial diese Technologien für die gesamte Bahnbranche beinhalten, konnte u.a. mit der Weltpremiere eines im Eisenbahnverkehr allein fahrenden Zuges auf dem ITS-Weltkongress demonstriert werden.

»Das Starke Netz« beinhaltet aber auch einen Kulturwandel. Die DB Netz AG wandelt sich vom Infrastrukturmanager hin zum Kapazitätsmanager. Im Rahmen des Integrierten Kapazitätsmanagements Netz wird daher eine neue Steuerungsphilosophie etabliert, um Angebot und Nachfrage v.a. in den hoch nachgefragten Netzteilen bestmöglich in Einklang zu bringen. Diese beinhaltet auch die Pilotierung eines neuen, von den Kundenanforderungen ausgehenden und zu den finalen Produkten orientierten Steuerungssystems.

Von Bedeutung ist darüber hinaus die Qualität des Bestandsnetzes. Neben dem Programm Kapazität und Pünktlichkeit werden diverse weitere Maßnahmen vorangetrieben, um die Robustheit der Eisenbahninfrastruktur zu fördern. Darüber hinaus stellt der Bund in den nächsten Jahren nochmals mehr Mittel zur Verfügung, um die Erneuerung des Bestandsnetzes zu beschleunigen. Das Integrierte Kapazitätsmanagement gewährleistet dabei die Kundenorientierung bei der Durchführung notwendiger Baumaßnahmen.

Um all diese Themen effektiv umzusetzen, bedarf es auch entsprechend qualifizierter Mitarbeitender. Sie sind auch in Zukunft das Rückgrat des Starken Netzes. Element der Dachstrategie ist es deshalb, in den nächsten Jahren DB-konzernweit 100.000 neue Mitarbeitende einzustellen, davon rund 20% bei der DB Netz AG. So konnte die DB Netz AG im Berichtsjahr fast 5.000 neue Kolleg:innen rekrutieren, darüber hinaus wurden 1.316 Nachwuchskräfte für eine Ausbildung oder ein duales Studium gewonnen. Das Ziel der DB Netz AG bleibt weiterhin, 4.000 neue Mitarbeitende pro Jahr in den nächsten Jahren an Bord zu nehmen, zu qualifizieren und langfristig zu binden. Um dies zu erreichen, werden der Wissenstransfer – auch mithilfe der Digitalisierung – sowie die Deckung des Personalbedarfs in demografisch angespannten Bereichen nachhaltig gestaltet.

Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein weiterer Schwerpunkt auf stabilen Prozessen. Hierfür wurde im Vorjahr in der DB Netz AG erfolgreich ein Ende-zu-Ende-Prozessmodell etabliert. Dessen Implementierung wird aktuell vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) evaluiert und voraussichtlich im ersten Quartal 2022 mit der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung final bestätigt.

Strategische Weichenstellungen 2021

Die Unterstützung für den DB-Konzern, und hierbei insbesondere für die DB Netz AG, hat im Berichtsjahr nochmals zugenommen. Insbesondere der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung verdeutlicht mit dem Ansatz höherer Investitionen in die Schiene als in die Straße die angestrebte Verkehrswende. Damit baut dieser auf den gesellschaftspolitischen Entwicklungen hin zu einer Ökologisierung des Verkehrs auf und setzt die bereits mit dem Klimaschutzpaket 2030 begonnene Stärkung der Schiene fort. Auch wenn die anhaltenden Auswirkungen der Corona-Pandemie die wirtschaftliche Situation der Bahnbranche insgesamt herausfordernd gestalten, legt diese finanzielle Förderung die solide Grundlage für ein Wachstum des Verkehrsträgers Schiene. Darüber hinaus hat der DB-Konzern in der Corona-Pandemie trotz widriger Rahmenbedingungen (Wintereinbruch, Hochwasser) seine Systemrelevanz und Zusammenarbeit demonstriert.

WEITERE INFORMATIONEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf die im Juni 2021 eingereichte Triplik dürfen die Beklagten bis Ende 2022 erwidern.

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 dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potenzieller Schadensursachen weiter an. Eine Entkoppelung des Weiterbaus vom Schlichtungsverfahren wurde erreicht. Im Dezember 2021 wurde der Tunneldurchschlag bei der Weströhre erreicht.

Erwerb SIGNON Deutschland GmbH

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum Beginn des Berichtsjahres übernahm die DB Netz AG 100% der Anteile der SIGNON Deutschland GmbH (Signon). Signon ist einer der führenden unabhängigen Dienstleister im Bereich Ausrüstungstechnik für Eisenbahnen in Deutschland. Das Unternehmen erbringt Planungs-, Prüf- und Beratungsleistungen für die Erstellung von Eisenbahninfrastruktur und Industrieanlagen sowie Entwicklung von Software im Bereich Schienenverkehrstechnik.

Entwicklung der Infrastruktur

Im Berichtsjahr flossen rund 12,8 Mrd. € in die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind LuFV-Mittel (Zuschüsse und DB-Mittel) i.H.v. 5,5 Mrd. € sowie 2,7 Mrd. € für die Instandhaltung.

Der Einfluss der Corona-Pandemie auf die Durchführung der Bauvorhaben konnte durch ein effektives Krisenmanagement gering gehalten werden. Ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichten es, auftretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie in vielen Fällen zügig aufzulösen.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Bedarfsplans und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) folgende wesentliche Inbetriebnahmen realisiert:

INBETRIEBNAHMEN 2021	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Knoten Halle/Leipzig (2. Baustufe)	– Westseite Halle Hauptbahnhof: Umbau Personenverkehrsanlage (PFA 1, Bauabschnitt 4.2) – Neubau ESTW Angersdorf mit Spurplanumbau (PFA 4)
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau Nordkurve Kornweide – Mülheim (Ruhr)-Styrum – Mülheim (Ruhr)-Heißen: Einrichtung einer Abzweigstelle (PFA 4)
Rhein-Ruhr-Express (RRX)	– Bahnhof Pfaffenhofen: ESTW und Spurplananpassung
Aus- und Neubaus Strecke Nürnberg – Ingolstadt – München	– 2. Baustufe Nordkreuz – Karow: 2-gleisiger Ausbau zwischen Blankenburg und Karow, Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Knoten Berlin	– 2-gleisiger Ausbau Homburger Damm
Knoten Frankfurt am Main	– Elektrifizierung Südbahn, Geschwindigkeitserhöhung auf 160 km/h
Ausbaustrecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau	– Elektrifizierung Strecke Denzlingen – Elzach (Elztalbahn)
S-Bahn Breisgau	

NACHTRAGSBERICHT

Nach Schluss des Berichtsjahres sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten. Zur Berücksichtigung der Urteile des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 8. Februar 2022 verweisen wir auf die Erläuterungen zu den Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten sowie zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken der DB Netz AG liegen v.a. in folgenden Bereichen:

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

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

- **Absatzmarktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d.h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Netz AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren von Bedeutung.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
 - **Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 fortschreibt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes.
Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Neubau, Ausbau und die Beseitigung von Engpässen (Bedarfsplaninvestitionen) erforderlich. Zur Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es für sämtliche Projekte bereits abschließende Vereinbarungen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.
 - **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u.a. die einzelnen Komponenten der von den EIU verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
 - **IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken:** Diese können sich z.B. durch unzureichendes IT-Management ergeben, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
 - Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:
 - Risiken aus den Auswirkungen des weiteren Verlaufs der Corona-Pandemie sowie dem Zeitpunkt der Fortsetzung, der Geschwindigkeit und der Nachhaltigkeit des Erholungsprozesses der Trassennachfrage,
 - Personalaufwandsrisiken u.a. durch demografischen Wandel sowie hohe Tarifabschlüsse,
 - Beschaffungs-/Energemarktrisiken aus steigenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen,
 - Rechtliche und vertragliche Risiken.
- Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG für die Entwicklung im Folgejahr in Bezug auf die betragsmäßige Höhe im Bereich Regulierung sowie Produktion/Technik. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition nicht wesentlich verändert. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

PROGNOSEBERICHT

Die Entwicklung der Märkte und des konjunkturellen Umfelds wurde 2021 weiter negativ durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Auch im Geschäftsjahr 2022 erwarten wir noch weitere coronabedingte Belastungen. Insgesamt gehen wir für die Entwicklung in 2022 von weiter rückläufigen coronabedingten Belastungen sowie einer weiteren Erholung der Wirtschaftsleistung aus. Damit einhergehend erwarten wir auch eine wieder stärkere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

In Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Corona-Pandemie, deren Länge und Intensität zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht absehbar ist, wird die Geschäftsentwicklung der DB Netz AG voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2022 noch durch den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie beeinflusst werden. Deshalb unterliegen die nachfolgenden Prognosen einer anhaltend hohen Unsicherheit.

Konjunkturelle Aussichten

Für 2022 wird erwartet, dass die deutsche Wirtschaft weiter kräftig zulegen wird. Die Erholung der Wirtschaftsleistung dürfte jedoch erst ab dem zweiten Quartal 2022 erfolgen. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sollten insgesamt weiter nachlassen. Globale Lieferkettenengpässe dürften im Jahresverlauf 2022 nachlassen, was zu Nachholeffekten und einer raschen Steigerung der Industrieproduktion führen sollte.

Weiterer wesentlicher Treiber dürfte der private Konsum werden. Hier wirken eine sich weiter erholende Beschäftigungslage sowie ein schrittweiser Abbau von während der Corona-Pandemie zusätzlich aufgebauten Ersparnissen. Die Verbraucherpreise werden voraussichtlich auch 2022 weiter steigen, die Dynamik sollte im Jahresverlauf aber nachlassen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für die Trassennachfrage wird auch 2022 eine positive Entwicklung erwartet. Neben sich weiter abschwächenden Auswirkungen der Corona-Pandemie werden voraussichtlich Angebotsausweitungen im Fernverkehr zu einem steigenden Absatzniveau führen. Eine Nachfragesteigerung im Nahverkehr sollte v.a. aus dem Wegfall (Tarifauseinandersetzungen) bzw. der Reduzierung (Hochwasserfolgen) negativer Effekte von Sonderereignissen aus dem Vorjahr resultieren. Auch im Güterverkehr wird getrieben durch eine positive Entwicklung des konjunkturellen Umfelds ein Nachfragewachstum erwartet.

Beschaffungsmärkte bleiben 2022 voraussichtlich unter Druck

Als Basisszenario erwarten wir für das erste Halbjahr 2022 nur wenige physische Engpässe auf der Beschaffungsseite. Die immensen geldpolitischen und fiskalischen Hilfsprogramme dürften zusammen mit dem Impffortschritt in der westlichen Welt den gewünschten Stimuluseffekt für die Weltwirtschaft erzeugen. Daraus ergibt sich in vielen Märkten allerdings weiterhin eine Schieflage, die aus einer starken Nachfrage und einem durch die Corona-Pandemie zusätzlich verknappten Angebot resultiert. Neben den stark volatilen Rohstoffmärkten beobachten wir weiterhin eine noch nie da gewesene Preisdynamik auch im Bau- und Logistikbereich. Aktuelle Prognosen der Erzeugerpreise gehen von einer Stabilisierung dieser Märkte Ende 2022 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg 2021 aus.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht dürfte jedoch nach einer erfolgreichen Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen.

Für 2022 ist weiterhin mit einer Schieflage aus einer sehr starren Nachfrage und einem verknappten Angebot von Schlüsselprodukten wie z.B. Chips und Rohstoffen (wie Eisenerz) zu rechnen. Bei Steinkohle, Gas und ähnlichen sind in den Wintermonaten überdurchschnittlich hohe Preise zu erwarten. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen. In Deutschland bleibt die Kohleverstromung aufgrund der weiterhin hohen Gaspreise attraktiv. Die Lage am Gasmarkt dürfte sich erst mit einer Verstärkung der russischen Gaslieferungen entspannen.

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

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

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr und die damit verbundene Trassennachfrage ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2022 ist hier eine weiterhin hohe Dynamik zu erwarten.

Zudem sind für 2022 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der neuen Bundesregierung zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2022

Um die DB Netz AG auch im Jahr 2022 zum Kapazitätsmanager weiterzuentwickeln, werden die zentralen Projekte aus den Vorjahren fortgeführt sowie bei Bedarf zusätzliche Projekte initiiert. So wird nach erhöhtem Abstimmungsbedarf das Projekt Netzkonzeption 2040 im Frühjahr 2022 das Gesamtkonzept als Leitfaden der Infrastrukturentwicklung finalisieren. Das erarbeitete Zielnetz 2040 und die Umsetzungsstufen auf dem Weg dorthin ermöglichen dann einen kapazitätsoptimierten Ausbau der Infrastruktur. Um den aktuellen Bahnbetrieb und Infrastrukturmaßnahmen zur perspektivischen Kapazitätssteigerung zu harmonisieren, sind zahlreiche Maßnahmen in Projekten und der Linienorganisation gestartet worden. Diese werden auch im Geschäftsjahr 2022 ein Fokus der DB Netz AG sein. So kann die Eisenbahninfrastruktur u.a. durch die weitere Optimierung des Kapazitätsmanagements einen Beitrag zur positiven Pünktlichkeitsentwicklung leisten, aber auch potenziell Mehrverkehre ermöglichen. Dabei baut die DB Netz AG auf den Erfolgen von bisherigen Initiativen zur überregionalen Effizienzsteigerung der eigengenutzten Kapazität sowie zur Bündelung von Baumaßnahmen und deren Zuweisung in sog. Bautakte auf. Parallel soll die Abwicklung von Baumaßnahmen durch den Einsatz modernster Bautechnologien und neuer Planungsansätze wesentlich beschleunigt werden. Dennoch entstehende Einschränkungen werden durch Maßnahmen der Baukommunikation transparenter für Kunden und Partner kommuniziert.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwarten wir aus der Nachfrageerholung infolge der Überwindung der Corona-Pandemie sowie durch die Fernverkehrsoffensive positive Effekte. Um die für die angestrebte Verkehrsverlagerung zentrale Trassenkapazität zu erhöhen, wird sich die DB Netz AG weiter hin zum kundenorientierten Kapazitätsmanager entwickeln. Bereits definierte Arbeitspakete wie die Fokussierung der perspektivisch prädiktiven Instandhaltung und die Digitalisierung des Bahnbetriebs werden die Robustheit und Leistungsfähigkeit des Systems Bahn insgesamt langfristig erhöhen. Dadurch kann die DB Netz AG auch in der Zukunft am grundsätzlichen Wachstum der Verkehrsmärkte nach der Pandemie partizipieren und mehr Verkehr auf die Schiene verlagern.

Im Geschäftsjahr 2022 gehen wir trotz der weiterhin bestehenden Unsicherheiten durch die Corona-Pandemie von einer leicht steigenden Leistungsnachfrage aus. Da die Umsatzerlöse im Jahr 2021 durch negative Sondereffekte belastet waren, gehen wir von einem deutlichen Anstieg bei den Umsatzerlösen im Vergleich zum Berichtsjahr aus. Insbesondere aus der Erhöhung der Umsatzerlöse erwarten wir gegenüber dem Berichtsjahr für das Jahr 2022 auch eine deutliche Ergebnisverbesserung.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Südbahn unter Strom

Mehr als 170 Jahre nach der Eröffnung verkehren auf der ältesten Bahnstrecke Württembergs Züge nun unter Strom. Mit einem Festakt in Friedrichshafen feierten wir die Inbetriebnahme der elektrifizierten Südbahn von Ulm über Friedrichshafen nach Lindau in Bayern zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021. Hiermit verbessert sich das Angebot für Reisende deutlich: Die klimafreundliche und umsteigefreie Verbindung sowie die dichte Taktung sorgen für eine bessere Anbindung an das nationale und internationale Schienennetz.



JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Umsatzerlöse	(15)	6.152	5.979
Bestandsveränderungen		-1	4
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	1.323	1.143
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	752	447
Materialaufwand	(18)	-2.595	-2.236
Personalaufwand	(19)	-3.241	-3.083
Abschreibungen		-736	-756
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.628	-1.367
Beteiligungsergebnis	(21)	20	6
Zinsergebnis	(22)	-185	-160
Ergebnis nach Steuern		-139	-23
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	139	23
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		178	159
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		11.943	11.938
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		318	332
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		8.845	8.939
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		3.436	3.906
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		8	7
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		91	91
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		550	575
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		5.018	3.530
		21.046	20.047
III. Finanzanlagen		31	6
		21.255	20.212
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	218	221
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	865	612
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2	3
		1.085	836
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		6	4
		22.346	21.052

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	8.604	7.479
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		9.389	8.264
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.610	963
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.179	11.620
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	168	205
		22.346	21.052

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2021	2020
Periodenergebnis (vor Verlustübernahme)		-139	-23
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		647	743
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		15	7
Cashflow		523	727
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Finanzierungstätigkeit und Investitionstätigkeit)		419	111
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge ¹⁾		-6	-5
Zahlungsunwirksame Erträge (-)/Aufwendungen (+) im Beteiligungsergebnis		-20	-6
Zu-/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind ¹⁾		-122	97
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind ¹⁾		138	39
Gewinn (-)/Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		35	22
Zinsaufwendungen/Zinserträge		185	160
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit¹⁾		1.152	1.145
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		39	41
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-53	-45
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-9.097	-8.422
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-25	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-8	-4
Erhaltene Zinsen		1	3
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		11	16
Auszahlungen für Verlustübernahmen		-5	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-9.137	-8.411
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von der Gesellschafterin		1.125	0
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-152	-159
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-	-
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-416	19
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen ¹⁾		7.611	7.117
Rückzahlungen von Zuschüssen		-19	-30
Gezahlte Zinsen		-144	-156
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		0	-402
Einzahlungen aus der Verlustübernahme durch die Gesellschafterin		23	0
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-44	878
Ein-/Auszahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		0	-1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit¹⁾		7.984	7.266
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-1	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		3	3
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	2	3

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst. Ertragszuschüsse (311 Mio. €) wurden dem Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit zugeordnet.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2021	Zugänge	Zu- schüsse	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Vortrag per 01.01. 2021	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Zuschrei- bungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2021	Stand per 31.12. 2020
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	99	31	-	0	1	131	-16	-10	-	-	-	-26	105	83
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	50	31	-	0	1	81	-	-	-	-	-	-	81	50
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	458	22	-1	0	0	479	-382	-24	0	-	0	-406	73	76
	557	53	-1	0	1	610	-398	-34	0	-	0	-432	178	159
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.205	54	-	0	-30	3.229	-537	0	-	75	13	-449	2.780	2.668
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	693	25	-31	15	-12	690	-361	-21	0	-	10	-372	318	332
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.490	739	-703	85	-10	14.601	-5.552	-212	1	-	7	-5.756	8.845	8.938
	18.388	818	-734	100	-52	18.520	-6.450	-233	1	75	30	-6.577	11.943	11.938
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.552	1.461	-1.356	-199	-250	16.208	-12.646	-379	-1	14	240	-12.772	3.436	3.906
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	9	2	0	0	0	11	-2	-1	-	-	0	-3	8	7
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	312	16	-5	5	-5	323	-221	-15	-1	-	5	-232	91	91
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.485	61	-34	21	-24	1.509	-910	-74	1	-	24	-959	550	575
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.530	6.922	-5.481	73 ¹⁾	-26	5.018	-	-	-	-	-	-	5.018	3.530
	40.276	9.280	-7.610	0	-357	41.589	-20.229	-702	0	89	299	-20.543	21.046	20.047
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6	25	-	-	-	31	0	-	-	-	-	0	31	6
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	6	25	-	-	-	31	0	-	-	-	-	0	31	6
Anlagevermögen insgesamt	40.839	9.358	-7.611	-	-356	42.230	-20.627	-736	-	89	299	-20.975	21.255	20.212

¹⁾ Beinhaltet eine Umbuchung von Vorjahreszuschüssen LuFV II i.H.v. 380 Mio. € aus Nr. 6 in Nr. 2.

ANHANG

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

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

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

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 105 Mio. € (im Vorjahr: 83 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB in Verbindung mit § 301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

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

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

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

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

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

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

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	1-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-50
Übrige bauliche Anlagen	5-60
Signalanlagen	7-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	8-52
Schienefahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15
Konzessionen, Rechte oder Ähnliches	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-10

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden

durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierenden Prozentsätzen wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2021 für die zum Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg gehörende DB Netz AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,44% für überfällige Forderungen und 0,13% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10%. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

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

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

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

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2021 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtung von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2021 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTAs werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestver-

pflichtungsumfangs bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden im Berichtsjahr die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gem. § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,31%) ergibt sich per 31. Dezember 2021 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €), der gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2021 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

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

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamten- und Angestelltenversorgungsversprechen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i.H.v. 0,32% (Vorruhestand) und 0,33% (Altersteilzeit), 0,81% (Jubiläum), 0,80% (Sterbegeld), 0,85% (mittelbare Altersversorgung) sowie 1,31% (Haftpflichtrenten) angewendet.

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge).

Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sog. Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256 a HGB.

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

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.


Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt:innen erstattet die DB Netz AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagengitter](#)  33 zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 81 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 72 Mio. €), von denen 31 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 30 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 0 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse i.H.v. 7.611 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 7.117 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen 89 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Hilfs- und Betriebsstoffe	205	208
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	13	13
Insgesamt	218	221

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i.H.v. 122 Mio. € (im Vorjahr: 109 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2021	davon Restlaufzeit größer 1 Jahr	31.12.2020	davon Restlaufzeit größer 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	125	1	141	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	359	-	278	2
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	2	-
Sonstige Vermögensgegenstände	380	79	191	0
Insgesamt	865	80	612	3

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 159 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 131 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 142 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 206 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i.H.v. 54 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 37 Mio. €), Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften i.H.v. 24 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 12 Mio. €) und Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme i.H.v. 139 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 23 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG i.H.v. 198 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 66 Mio. €) enthalten.

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

Die Erhöhung der sonstigen Vermögensgegenstände ist insbesondere auf Schadenersatzansprüche im Zusammenhang mit der Durchführung eines Großprojekts zurückzuführen.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (6 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 4 Mio. €).

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 8.604 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 7.479 Mio. €) aus.

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

Im Berichtsjahr erfolgte zur Stärkung der Finanzkraft der DB Netz AG eine sonstige Zuzahlung i.H.v. 1.125 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2021 einen Betrag i.H.v. 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG in 2010.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	33	31
Steuerrückstellungen	10	22
Sonstige Rückstellungen	1.567	910
Insgesamt	1.610	963

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (36 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 30 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung i.H.v. 36 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 29 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (3 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 4 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Netz an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (4 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 5 Mio. €).

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

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i.H.v. 33 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 31 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verpflichtungen im Personalbereich	238	243
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	268	84
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	5	8
Prozessrisiken und Schadenersatzverpflichtungen	363	145
Rückzahlungsverpflichtungen	45	60
Unterlassene Instandhaltung	109	97
Rückbauverpflichtungen	19	25
Übrige Risiken	520	248
Insgesamt	1.567	910

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v.a. Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantiemen sowie Jubiläumswendungen.

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen i.H.v. 19 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i.H.v. 46 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 34 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (46 Mio. €) verrechnet.

Den gem. § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (8.604 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

in Mio. €	31.12.2021
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	105
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB	0
davon Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	46
davon Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	- 34
davon Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	- 12
Potenziell abführungsgesperrter Betrag	105

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (168 Mio. € beizulegender Zeitwert; 154 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (168 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	davon mit Restlaufzeit			31.12.2020
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	455	153	302	-	607
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	400	-	-	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	578	561	17	3	526
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.342	1.705	7.637	4.700	9.734
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	403	403	-	0	352
davon aus Steuern	30	30	-	-	29
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.179	3.223	7.956	4.703	11.620
davon zinspflichtig	9.408	1.773	7.635	4.700	9.862

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen i.H.v. 607 Mio. € (152 Mio. € bis ein Jahr, 455 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten i.H.v. 400 Mio. € (400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i.H.v. 526 Mio. € (519 Mio. € bis ein Jahr, 7 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen i.H.v. 9.734 Mio. € (2.044 Mio. € bis ein Jahr, 7.690 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 5.146 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht i.H.v. 1 Mio. € (1 Mio. € bis ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten i.H.v. 352 Mio. € (352 Mio. € bis ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG i.H.v. 9.152 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 9.574 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten i.H.v. 8.100 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 8.138 Mio. €), von denen 7.635 Mio. € (per 31. Dezember 2020:

7.690 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 908 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 1.324 Mio. €), aus Verlustübernahmeverpflichtungen von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 5 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 57 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 63 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 273 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 204 Mio. €) enthalten.

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

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten i.H.v. 168 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 205 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (137 Mio. €; per 31. Dezember 2020: 138 Mio. €) auf erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie auf Vorauszahlungen für Gestattungs- und Mietverträge.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	805	705
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	805	705

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i.H.v. 805 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 705 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 3 Mio. €. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

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

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Bestellobligo für Investitionen	10.284	8.068
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	1.105	880
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	720	782
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	694	756
Insgesamt	11.004	8.850

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

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

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	159	150
fällig 1 bis 5 Jahr	305	298
fällig über 5 Jahre	256	334
Insgesamt	720	782

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

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

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	-	2

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

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

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

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	-	0

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**(15) UMSATZERLÖSE**

in Mio. €	2021	2020
Trassenentgelte	5.350	5.220
Örtliche Infrastruktur	274	275
Sonstige Umsatzerlöse	528	484
Insgesamt	6.152	5.979

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Trassenentgelte enthalten im Jahr 2021 eine periodenfremde Erlösminderung aus der Zuführung einer Rückstellung für Entgeltrückerstattungsrisiken i.H.v. 167 Mio. €.

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 1.323 Mio. € (im Vorjahr: 1.143 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen i.H.v. 191 Mio. € (im Vorjahr: 189 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen i.H.v. 1.132 Mio. € (im Vorjahr: 954 Mio. €).

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	175	36
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	366	332
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	96	90
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	270	242
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	35	27
Zuschreibungen auf Sachanlagen	89	13
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	75	24
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	10	13
Insgesamt	752	447
davon periodenfremd	200	68

Auf das in Vorjahren auf Basis von Analysen des Immobilienportfolios auf den niedrigeren beizulegenden Wert außerplanmäßig abgeschriebene Immobilienvermögen wurde im Geschäftsjahr 2021 aufgrund teilweiser Wertaufholung eine Zuschreibung i.H.v. 75 Mio. € vorgenommen.

Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen enthalten außergewöhnliche Erträge i.H.v. 148 Mio. € im Zusammenhang mit der Durchführung eines Großprojekts.

Außergewöhnliche Erträge bestehen darüber hinaus aus der teilweisen Auflösung einer Rückstellung für Rückbaupflichtungen i.H.v. 46 Mio. €.

Die periodenfremden Erträge beinhalten v.a. mit 35 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 75 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und mit 89 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	230	125
davon Aufwendungen für Energie	216	173
davon Strom	166	132
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	22	18
davon sonstige Energien	21	16
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	29	29
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-15	-77
Aufwendungen für bezogene Leistungen	383	302
davon eingekaufte Leistungen Transport	123	111
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	146	89
davon sonstige bezogene Leistungen	114	102
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.982	1.809
Insgesamt	2.595	2.236

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

Periodenfremde Aufwendungen für Strom i.H.v. 22 Mio. € betreffen Nachzahlungsrisiken.

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	2.615	2.486
davon für Arbeitnehmende	2.359	2.196
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	240	271
direkt ausbezahlte Nebenbezüge	16	19
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	626	597
davon für Arbeitnehmende	564	528
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	62	69
davon für Altersversorgung	117	114
Insgesamt	3.241	3.083

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

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	216	199
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	25	14
Gebühren und Beiträge	39	46
Aufwendungen aus Versicherungen	12	3
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	12	14
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	49	55
Forschungs- und Entwicklungskosten	50	42
Sonstige bezogene Dienstleistungen	528	516
davon bezogene IT-Leistungen	222	199
davon sonstige Kommunikationsdienste	17	18
davon sonstige Serviceleistungen	289	299
Aufwendungen aus Schadenersatz	28	61
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	17	5
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	69	49
Sonstige betriebliche Steuern	11	12
Übrige Aufwendungen	571	350
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	120	120
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	134	114
davon Währungskursverluste	2	1
davon sonstige übrige Aufwendungen	315	115
Insgesamt	1.628	1.367
davon periodenfremd	88	56

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten v.a. mit 69 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 17 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

Die sonstigen übrigen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen i. H. v. 273 Mio. € aus einer Rückstellungszuführung für Verpflichtungen aus einem Großprojekt (im Vorjahr: 75 Mio. € aus einer Rückstellungszuführung für Baufeldfreimachung).

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus Beteiligungen	-	-
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	24	11
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-4	-5
Insgesamt	20	6

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	3
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	-
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	2
davon Ertrag aus dem Deckungsvermögen	-	3
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	-1
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-186	-163
davon an verbundene Unternehmen	-126	-138
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-7	-6
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-4	-
davon Aufwand aus dem Deckungsvermögen	-3	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-1	-
Insgesamt	-185	-160

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen enthalten im Jahr 2021 periodenfremde Aufwendungen i. H. v. 41 Mio. € aus einer Zuführung zu einer Rückstellung für Zinsnachzahlungsrisiken.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(23) FINANZMITTELFONDS

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


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

Sonstige Angaben**(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG**

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


(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

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

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  42 ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2021		2020	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	41.953	42.374	39.988	40.749
Zugewiesene Beamt:innen	4.759	4.321	5.654	5.154
	46.712	46.695	45.642	45.903
Auszubildende	3.462	3.910	3.265	3.795
Insgesamt	50.174	50.605	48.907	49.698

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

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2021 an:

FRANK SENNHENN

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

DR. VOLKER HENTSCHEL

Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement,
München

JENS BERGMANN

Ressort Infrastrukturplanung und -projekte,
Bad Homburg

UTE PLAMBECK

Ressort Personal,
Hamburg

DR. CHRISTIAN GRUSS

Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement,
Kriftel

DR. CHRISTIAN RUNZHEIMER

Ressort Finanzen/Controlling,
Seeheim-Jugenheim

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

RONALD POFALLA

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

DR. KRISTIAN LOROCH*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Altenstadt

MATTHIAS ALTMANN*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt der DB Netz AG,
Weimar

MARKUS BECKER

Leiter der Unterabteilung VIII C Wirtschaftsstabilisierungsfonds,
Privatisierung und Altlastenmanagement des Bundesministeriums
der Finanzen,
Berlin

PETRA BETHGE (BIS 31. OKTOBER 2021)

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

HARALD BORN*

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

THOMAS BRANDT*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Brokstedt

BIRGIT CARLSTAEDT

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement der DB Energie GmbH,
Langen

HANKA HEISE*

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Berlin

BERTHOLD HILLEBRAND*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kassel

DR. RAPHAEL L'HOEST

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

MARTINA KOHLHAAS (SEIT 1. NOVEMBER 2021)

Leiterin des Referats L 11 Kabinetts- und Parlamentsangelegenheiten
im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Berlin

DR. MARKUS KSOLL

Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

ULRICH LANGE

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Berlin

MICHELLE-DENISE MAURITZ*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Sonsbeck

DR. MEIKE NIEDBAL

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

FRED NOWKA*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kolkwitz

PETRA ORSCHEKOWSKI*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,
Mainz

DR. MANUEL REHKOPF

Konzernbeauftragter für Strategie&Transformation
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

UTA TRUSCH*

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Lebus

MARTIN WALDEN

Konzernbevollmächtigter Südost der Deutschen Bahn AG,
Glienicke

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in T €	2021	2020
Gesamtbezüge des Vorstands	2.515	2.688
davon fixer Anteil	1.859	1.815
davon erfolgsabhängiger Anteil	552	644
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	41	222
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.420	1.013
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	116	115

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

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

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

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2022

DB Netz AG

Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	EUR	5.378	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	EUR	2.615	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	EUR	3.579	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	EUR	1.806	75,00
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	EUR	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreiber-Gesellschaft mbH, Bodenheim	EUR	907	62,50
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	EUR	22.963	100,00
AT EQUITY			
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	EUR	513	49,90
EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux/Frankreich ^{2),5)}	EUR	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),6)}	EUR	4.836	24,53
TKN Terminal Köln-Nord GmbH, Köln ^{2),7)}	EUR	6	36,75
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),4)}	EUR	2.908	18,75

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

⁷⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 1. Juli 2018.-

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2021 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

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

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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

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

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

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

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss

kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2022

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

ppa. Peter Schulz
Wirtschaftsprüfer

KONTAKTINFORMATIONEN


DB NETZ AG

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

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-640 31
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



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



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-610 30
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

NACHHALTIGE PRODUKTION



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



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



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








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

IMPRESSUM

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

BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG/Max Lautenschläger
 1 DB AG/Max Lautenschläger
 5 DB AG/Max Lautenschläger
 8 Arnim Kilgus
 30 DB AG/Max Lautenschläger

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

www.dbnetze.com

