

Suchergebnis

Name	Bereich	Information	V.-Datum
DB Netz Aktiengesellschaft Frankfurt am Main	Rechnungslegung/ Finanzberichte	Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019	04.12.2020

DB Netz Aktiengesellschaft

Frankfurt am Main

Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2019 bis zum 31.12.2019

LAGEBERICHT

- **Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft**
- **Rahmenbedingungen**
- **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage**
- **Nicht-finanzielle Kennzahlen**
- **Nachhaltigkeit**
- **Strategie**
- **Weitere Informationen**
- **Nachtragsbericht**
- **Chancen- und Risikobericht**
- **Prognosebericht**

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

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 2019 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon 10 Mitglieder Anteilseignervertreter und 10 Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehören per 31. Dezember 2019 sechs Frauen an.

Hinsichtlich des Frauenanteils konnte die DB Netz AG bereits zum Jahresende 2019 die Zielwerte des Jahres 2020 erreichen.

Frauenanteil in %	31.12.2018 Ist	31.12.2019 Ist	31.12.2020 Ziel
Vorstand	16,7	16,7	16,7
Aufsichtsrat	30,0	30,0	30,0
Erste Führungsebene	9,4	8,3	8,3
Zweite Führungsebene	20,4	20,2	19,5

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) 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.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020 gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist ab dem 1. Januar 2020 dem neu geschaffenen 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 (ab dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

Die DB Netz AG ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substantiell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) 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 Elektronischer Stellwerke (ESTW), 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 sogenannter Unabhängigkeitsregelungen und der Bestellung eines Unabhängigkeitsbeauftragten nach.

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 107 Mio. € auf 402 Mio. € und blieb damit unter den Erwartungen. Grund hierfür war unter anderem die Zuführung zu Rückstellungen aufgrund von Rückbauverpflichtungen.

Rahmenbedingungen

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine nachlassende Inflation, eine weiterhin solide Beschäftigungssituation sowie höhere Löhne und Gehälter bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr (SPV). Trotz einer insgesamt stabilen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland ging die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (SGV) in Deutschland im Berichtsjahr zurück. Dies wurde vor allem getrieben durch die rückläufige Entwicklung in deutschen Schlüsselindustrien mit hohen, schienenaffinen Transportbedarfen wie Stahl, Chemie und Automotive.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit der integrierten Konzernstruktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist gleichzeitig Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung durch die mit sehr weitgehenden Befugnissen ausgestatteten Regulierungsbehörden, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur (BNetzA), stellt neben den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. 2019 nahm die Zahl der Infrastrukturkunden auf hohem Niveau weiter zu.

Trassennachfrage angestiegen

Die Trassennachfrage entwickelte sich im Berichtsjahr insgesamt leicht positiv und lag mit 1.076 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 0,4 % über dem Vorjahreswert von 1.071 Mio. Trkm. Entsprechend dem langjährigen Trend gewannen DB-konzernexterne Kunden weiter Marktanteile, während die Nachfrage DB-konzerninterner Kunden i.W. im Schienengüterverkehr (SGV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zurückging. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne EVUs lag im Berichtsjahr mit 368 Mio. Trkm um 19 Mio. Trkm (+5 %) über dem Vorjahreswert, dies entspricht rd. +2% Wachstum bei den Marktanteilen.

Der Anstieg der Trassennachfrage über alle Verkehrsarten (+5 Mio. Trkm) erfolgte im Wesentlichen im Schienenpersonenverkehr (SPV) mit +13 Mio. Trkm. Hierbei spielte die Schnellfahrstrecke Berlin-München eine wichtige Rolle, die unter anderem ein Grund für das Wachstum der Betriebsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) i.H.v. +3 Mio. Trkm war. Die positive Entwicklung im SPNV begründet sich durch Mehrbestellungen infolge höherer Regionalisierungsmittel, wobei ein weiterhin hohes Bauvolumen die Trassennachfrage gedrückt hat. Von der positiven Entwicklung im SPNV konnten im Wesentlichen die konzernexternen EVUs profitieren (+18 Mio. Trkm). Der Nachfragerückgang der DB-konzerninternen Kunden konnte durch Mehrbestellungen infolge der zusätzlichen Regionalisierungsmittel auf -8 Mio. Trkm gemindert werden.

Die Trassennachfrage im Schienengüterverkehr (SGV) fiel vor allem infolge der Konjunkturabschwächung sowie personeller Engpässe geringer als im Vorjahr (-9 Mio. Trkm) aus, wobei die DB-konzerninternen Kunden den Hauptteil trugen (-8 Mio. Trkm).

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

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entsprach damit der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 abgegebenen Prognose.

Schienenpersonenverkehr in Deutschland wächst spürbar

Der SPV in Deutschland wuchs 2019 robust und über dem Niveau des Gesamtmarktes. Dementsprechend stieg der Marktanteil des SPV leicht. Schienenpersonennah- und -fernverkehr profitierten dabei von der weiterhin guten Einkommens- und Beschäftigungssituation bei gegenläufig leicht sinkenden Kraftstoffpreisen. Punktuelle Angebotsanpassungen und -ausweitungen stützten die Entwicklung.

Der DB-Konzern verzeichnete 2019 bei DB Fernverkehr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung bei DB Regio ging hingegen zurück.

DB-konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im SPNV moderat gegenüber dem Vorjahr. FlixTrain baute sein Angebot im Schienenpersonenfernverkehr aus.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

2019 wurde im deutschen Güterverkehrsmarkt nur ein sehr moderater Leistungszuwachs erzielt. Dabei schwächte sich die Entwicklung im Jahresverlauf durch die gesunkene Nachfrage infolge der Industrierezession erneut ab. In diesem Umfeld entwickelten sich die einzelnen Verkehrsträger sehr unterschiedlich.

In der Binnenschifffahrt wurden die schwachen Konjunkturimpulse durch den Wegfall negativer Effekte infolge des extremen Niedrigwassers im Vorjahr deutlich überkompensiert. Der Lkw-Verkehr wuchs 2019 nur noch schwach. Der SGV konnte vor allem wegen der rückläufigen Entwicklung in der für Güterbahnen bedeutenden Stahl-, Chemie- sowie Autoindustrie das Vorjahresniveau nicht erreichen. Der Nachfragerückgang aus diesen Schlüsselindustrien betraf insbesondere den SGV des DB-Konzerns.

Die DB-konzernexternen Bahnen verzeichneten insgesamt eine schwache Entwicklung. Die Verkehrsleistung ging nach DB-internen Berechnungen erstmals seit zehn Jahren leicht zurück. Belastend wirkten unter anderem schwache Konjunkturimpulse und Rückverlagerungen von Leistungen zur Binnenschifffahrt, die im Vorjahr infolge des extremen Niedrigwassers übernommen wurden. Gegenläufig stützend wirkten sich unter anderem intramodale Verkehrsverlagerungen vor allem infolge von Qualitätsproblemen und Ressourcenengpässen bei DB Cargo sowie Markteintritte ehemaliger Kooperationspartner auf deutschen Streckenabschnitten.

Der Marktanteil des SGV sank infolge des insgesamt deutlichen Leistungsrückgangs erneut.

Politisches Umfeld

Nationale Plattform Zukunft der Mobilität veröffentlicht erste Ergebnisse

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) hat Ende September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist es, zukunftsweisende Konzepte und Handlungsempfehlungen zu entwickeln, um wettbewerbsfähige Unternehmen und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten sowie eine tragfähige, bezahlbare, bedarfsgerechte, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sicherzustellen. Die Arbeit der Plattform ist in sechs Arbeitsgruppen gegliedert. Die Arbeitsgruppe 1 Klimaschutz hat 2019 in einem Zwischenbericht Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erarbeitet. Auch in den anderen fünf Arbeitsgruppen wurden erste Berichte zu den Arbeitsergebnissen erstellt. Am 18. Dezember 2019 wurde der Fortschrittsbericht 2019 veröffentlicht, der zehn Kernthesen zur Zukunft der Mobilität formuliert und die bisherige Arbeit der NPM darstellt. Die Arbeit und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen werden kontinuierlich fortgeführt. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen Klimaschutz im Verkehr und Digitalisierung vertreten.

Klimaschutzprogramm 2030 stärkt den Schienenverkehr in Deutschland

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen („Klimapaket“) soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55% weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer CO₂-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonenverkehrs (SPV), unter anderem durch die geplante Anhebung der Mittel gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und der Regionalisierungsmittel (siehe Nachtragsbericht). Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV). Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des SGV sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten Kapitalerhöhungen (siehe Nachtragsbericht), mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie zur Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den Schienenpersonenfernverkehr in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

Zukunftsbündnis Schiene führt Arbeit fort

Das im Vorjahr initiierte Zukunftsbündnis Schiene soll Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik angehen. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit der Schiene stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen; Fachkräftebedarf Schiene. Der DB-Konzern ist in allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt, am 15. Oktober 2019 wurden im Lenkungskreis Maßnahmen für ein Sofortprogramm beschlossen. Ende 2020 beziehungsweise spätestens im Frühjahr 2021 soll ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) vorliegen. Die Arbeit aller Arbeitsgruppen wird fortgesetzt.

Masterplan Schienengüterverkehr wird weiter umgesetzt

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Der Runde Tisch Schienengüterverkehr hat im Berichtsjahr zwei Mal mit Spitzenvertretern aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Branche getagt. Die Sofortmaßnahme Trassenpreisförderung konnte ab 1. Juli 2018 mit einer Laufzeit von fünf Jahren umgesetzt werden. Für die Förderung standen 2019 Mittel in Höhe von 350 Mio. € zur Verfügung. Zu den Sofortmaßnahmen zählt auch das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, mit dem die Innovationskraft des Sektors gestärkt werden soll. Im Bundeshaushalt sind für 2020 30 Mio. € eingeplant. Die Notifizierung der Förderrichtlinie durch die EU-Kommission steht noch aus, die Veröffentlichung der Förderrichtlinie wird aktuell für Frühjahr 2020 erwartet. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs ist im Bundeshaushalt 2020 eine Anlagenpreisförderung in Höhe von 40 Mio. € vorgesehen. Hierfür wird derzeit eine Förderrichtlinie erarbeitet.

Die Vereinnahmung und Weiterreichung der Trassenpreisförderung an die Güterbahnen ist für die DB Netz AG ergebnisneutral. Der angestrebte Anstieg der Nachfrage durch die im Masterplan Schienengüterverkehr festgelegten Maßnahmen wirkt positiv auf die Entwicklung der DB Netz AG.

BNetzA genehmigt Trassenpreise für 2020

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 13. Februar 2019 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2019/2020 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) um 1,8 %. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel. Für den Schienenpersonenfernverkehr sowie Schienengüterverkehr wurden die Preise gegenüber Vorjahr um rund 2,4 % angehoben. Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 und TPS 2019 wurden durch die BNetzA die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des Schienenpersonenfernverkehrs im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des Schienengüterverkehrs abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Mitte 2020 zu rechnen.

BNetzA legt Obergrenze der Gesamtkosten für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 fest

Im Rahmen der Anreizregulierung der Trassenpreise legte die BNetzA die Obergrenze der Gesamtkosten der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit Beschluss vom 22. Juli 2019 für die Netzfahrplanperiode 2020/2021 auf rund 5 Mrd. € fest. Eine Anpassungsklausel sieht die mögliche Anhebung der Obergrenze vor, wenn die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III bis Anfang 2020 abgeschlossen und als sogenannte qualifizierte Vereinbarung von der BNetzA anerkannt wird, um LuFV-induzierte Instandhaltungsaufwendungen zu berücksichtigen.

Anreizsystem von der BNetzA genehmigt

Mit Wirkung zum 1. Juni 2019 hat die BNetzA im Mai 2019 das von der DB Netz AG für den Schienenpersonenverkehr beantragte Anreizsystem in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) per Genehmigungsfiktion genehmigt. Im Vergleich zu den bisherigen Regelungen werden unter anderem bei baustellenbedingten Verzögerungen deutlich höhere Zahlungen fällig. Nachdem das

Anreizsystem im Vorjahr noch abgelehnt wurde, konnte bereits Ende 2018 im Rahmen eines Marktdialogs im Personenverkehr über alle wesentlichen Eckpunkte des Anreizsystems eine Einigung erzielt werden.

Im Güterverkehr besteht Einigkeit, dass das Anreizsystem frühestens zum Fahrplanwechsel 2020/2021 einzuführen ist. Über die konkrete Ausgestaltung besteht dagegen trotz intensiver Beteiligung des Marktes noch keine abschließende Vereinbarung, so dass eine Klärung der offenen Punkte im Rahmen des SNB-Genehmigungsverfahren bei der BNetzA erfolgen muss. Die DB Netz AG hat einen entsprechenden Antrag Anfang Oktober 2019 bei der BNetzA gestellt. Mit einer Entscheidung der BNetzA wird nicht vor Ende des 1. Quartals 2020 gerechnet.

Mobilfunkversorgung entlang der Schienenwege

Die Frist zur Erfüllung der Versorgung der Hauptschienenwege mit Mobilfunk aus der Frequenzauktion 2015 ist Ende 2019 abgelaufen. Nach Angaben der Mobilfunknetzbetreiber konnten die Hauptverkehrswege zum Jahresende noch nicht in vollem Umfang versorgt werden. Die BNetzA prüft die Gesamterfüllung und etwaige hieraus entstehenden Konsequenzen. Um dem Kundenwunsch nach lückenloser Konnektivität und unterbrechungsfreier Telefonie während der Bahnfahrt Rechnung tragen zu können, gerät die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 in den Fokus. Bis Ende 2024 sollen alle Schienenwege mit Mobilfunk ausgeleuchtet werden. Der DB-Konzern hat zur Umsetzung das Projekt Masterplan Konnektivität Schiene initiiert.

Zivilverfahren zu Infrastrukturnutzungsentgelten

Während der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus dem Jahr 2011 die Auffassung vertreten hatte, dass Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auch nochmals zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden können, hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) im Jahr 2017 entschieden, dass die zivilgerichtliche Überprüfung europarechtswidrig sei und zu Diskriminierungen führen könne. Mit Urteil vom 29. Oktober 2019 hat der BGH das Urteil des EuGH wiederum insoweit einschränkend ausgelegt, als dass er die zivilgerichtliche Überprüfbarkeit von regulierten Eisenbahninfrastrukturentgelten am Maßstab des kartellrechtlichen Missbrauchsverbots (Artikel 102 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)) bejaht. Damit gehen die zwischen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und EVU beziehungsweise Aufgabenträgern oder Bundesländern anhängigen Rechtsstreitigkeiten weiter. Die Gerichte werden nun in jedem Einzelfall klären müssen, ob ein Verstoß der regulierten Eisenbahninfrastrukturentgelte gegen Art. 102 AEUV vorliegt. Auch eine erneute Befassung des EuGH mit dieser Frage ist aufgrund des offenkundigen Widerspruchs der BGH-Entscheidung zur Rechtsauffassung des EuGH nicht ausgeschlossen. Parallel dazu haben mehrere Zugangsberechtigte bei der BNetzA Anträge auf eine rückwirkende Überprüfung von Eisenbahninfrastrukturentgelten gestellt, die die BNetzA mit Beschlüssen vom 11. Oktober 2019 als unzulässig zurückgewiesen hat, da den Antragstellern in der Vergangenheit ausreichende regulierungsrechtliche Rechtsschutzmöglichkeiten zur Verfügung gestanden hätten, die diese aber nicht vollständig wahrgenommen haben. Die Beschlüsse sind noch nicht bestandskräftig.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 5.937 Mio. € und liegt damit um 99 Mio. € (+2 %) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.838 Mio. €). Mit 88 % (im Vorjahr: 87 %) entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 4 % (im Vorjahr: 4 %) 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 1.794 Mio. € (im Vorjahr: 1.712 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 30 % (im Vorjahr: 29 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns liegt im Berichtsjahr bei 4.143 Mio. € (im Vorjahr: 4.126 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 594 Mio. € um 47 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 641 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere geringere Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen.

Der Materialaufwand lag mit 1.993 Mio. € um 32 Mio. € unter dem Vorjahreswert (2.025 Mio. €). Der Rückgang resultierte insbesondere aus niedrigeren Sonderbelastungen im Instandhaltungsaufwand (Witterungsschäden).

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen und dem höheren Mitarbeiterbestand um 7 % beziehungsweise 192 Mio. € auf 2.942 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 2 % beziehungsweise 12 Mio. € auf 748 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 122 Mio. € auf 1.255 Mio. € zu verzeichnen, im Wesentlichen aufgrund von Rückstellungszuführungen für Rückbauverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21.

Das Betriebsergebnis hat sich damit um 134 Mio. € auf 570 Mio. € reduziert.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 2 Mio. € auf 16 Mio. €.

Das Zinsergebnis verbesserte sich um 25 Mio. € auf -184 Mio. € insbesondere aufgrund des niedrigeren Zinsniveaus.

Das Ergebnis nach Steuern von 402 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Abweichungen von der prognostizierten Ertragslage

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr deckt sich mit unseren im Lagebericht 2018 abgegebenen Prognosen für das Geschäftsjahr 2019. Das Ergebnis nach Steuern ist vor allem aufgrund der Zuführung zur Rückstellung für Rückbauverpflichtungen etwas stärker als prognostiziert gesunken.

Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen 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 hat unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem

Klimaschutzprogramm 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfrist-Rating-Einstufung der DB AG von „AA-“ auf „AA“ angehoben. Der Ausblick und die Kurzfrist-Rating Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Der Ausblick wurde allerdings infolge der schwachen Entwicklung wesentlicher Kennzahlen von „stabil“ auf „negativ“ angepasst. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2019 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 1.500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2019 mit 1.305 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen 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 975 Mio. € und lag damit um 82 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 573 Mio. € auf 7.322 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen Investitionen in das Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit stieg um 494 Mio. € auf 6.347 Mio. €. Grund war vor allem die Aufnahme langfristiger Konzerndarlehen. Per 31. Dezember 2019 verfügte die DB Netz AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 7.434 Mio. € und lagen damit um 8 % über dem Vorjahreswert von 6.892 Mio. €. Das Investitionsvolumen wurde sowohl im Bedarfsplan als auch im Bestandsnetz gesteigert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 1.047 Mio. € (im Vorjahr: 554 Mio. €). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert insbesondere aus dem Projekt Stuttgart 21.

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 72 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.448 Mio. €, Investitionen in Brücken mit 1.060 Mio. €, in Leit- und Sicherungstechnik mit 675 Mio. € sowie in Tunnel mit 593 Mio. €.

Rund 28 % 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 477 Mio. €, Stuttgart 21 mit einem Anteil im Bedarfsplan von 125 Mio. €, Ausbaustrecke 48 München–Lindau–Grenze D/A mit 120 Mio. € und die Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven mit 98 Mio. €.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2019 auf 7.037 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 6.682 Mio. €)

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.041 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 6 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

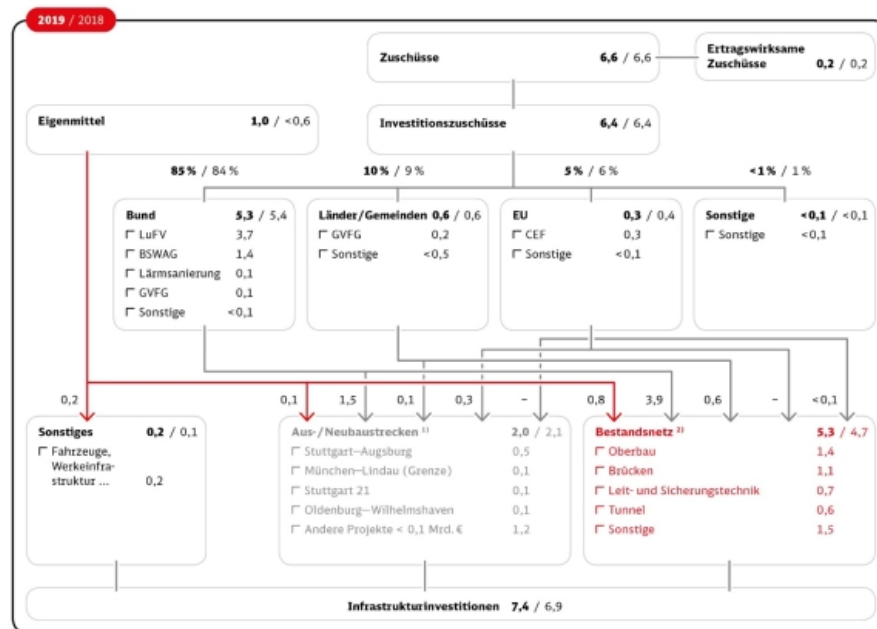
Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt.

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

Infrastrukturzuschüsse

Die DB Netz AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse in Höhe von 6.552 Mio. € (im Vorjahr: 6.550 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 6.387 Mio. € (im Vorjahr: 6.338 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die LuFV und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB Netz AG nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (TEN und Connecting Europe Facility (CEF)). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Netz AG in geringfügigem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte 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 www.db.de/investitionen verfügbar.

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen DB Netz AG in Mrd. €



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb gegebenenfalls nicht auf.

¹⁾ Umfasst Projekte des Bedarfsplans.

²⁾ Neu-/Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Vorjahresende um 407 Mio. € auf 20.554 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2019 auf 19.635 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2018: 19.317 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96 % (per 31. Dezember 2018: 96 %) und die Anlagendeckung bei 82 % (per 31. Dezember 2018: 81 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2019 auf 914 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2018: 824 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen lag bei 4 % (per 31. Dezember 2018: 4 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten lagen mit 5 Mio. € leicht unter dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2018: 6 Mio. €).

Das Eigenkapital belief sich wie zum Vorjahresende unverändert auf 8.264 Mio. €. Die Eigenkapitalquote sank geringfügig auf 40 % (per 31. Dezember 2018: 41 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passive Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2019 an der Bilanzsumme einen Anteil von 38 % (per 31. Dezember 2018: 36 %). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inklusive passive Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 22 % (per 31. Dezember 2018: 23 %) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 849 Mio. € um 6 % über dem Vorjahrswert. Wesentliche Veränderungen betrafen die Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 (+ 67 Mio. €), die Rückstellungen für Prozessrisiken (+ 30 Mio. €) und die Rückstellungen für den Rückbau von Oberleitungen über stillgelegten Gleisen (- 16 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 765 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 939 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 8.952 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 8.165 Mio. €). Davon resultierten 8.552 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 7.765 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung und 400 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 400 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2019 auf 44 % (per 31. Dezember 2018: 41 %).

Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Anlagevermögen	95,5	95,9
Umlaufvermögen	4,5	4,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.554	20.147
Bilanzstruktur in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
Passiva		
Eigenkapital	40,2	41,0
Rückstellungen	4,1	4,0
Verbindlichkeiten	54,3	53,2
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(43,6)	(40,5)
Rechnungsabgrenzungsposten	1,4	1,8
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	20.554	20.147

Nicht-finanzielle Kennzahlen

Qualität**Pünktlichkeit gestiegen**

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms insgesamt verbessern. Hier zahlten sich Maßnahmen wie die Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit / das Präventionsprogramm Infrastruktur sowie die konsequente Fortführung der DB-konzernweiten Aktivitäten wie PlanStart und die Arbeit der Lagezentren Pünktlichkeit und Bau aus.

Das unter anderem witterungsbedingte externe Störgeschehen lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die negativen Effekte auf den Betrieb daraus konnten jedoch reduziert werden. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen wurden minimiert. Auch hier wirkten sich die genannten Maßnahmen positiv aus.

Vegetationsmanagement weiterentwickelt

In den vergangenen Jahren haben Extremwetterlagen mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Deshalb setzt der DB-Konzern auf ein weiterentwickeltes Vegetationsmanagement, das insbesondere klimatischen Entwicklungen Rechnung trägt. Dieses Konzept umfasst neben dem bewährten Freihalten der Sechs-Meter-Zone links und rechts der Gleise auch die gezielte Entnahme sturmgefährdeter Bäume in den Bereichen hinter dieser Zone. Ergänzend fördert der DB-Konzern zukünftig an besonders gefährdeten Standorten auch robuste Vegetationsformen. Ziel ist es, die relevanten Baumbestände dort forstwirtschaftlich so zu entwickeln, dass sie gegenüber Extremwetterlagen deutlich robuster werden. Im Berichtsjahr wurde dieser Ansatz weiterentwickelt. Unter anderem sollen bis Ende 2022 alle Baumbestände entlang des gesamten Schienennetzes inspiziert werden. Durch die darauffolgende Entnahme oder Förderung von Bäumen sollen die Bestände stabilisiert werden.

Lagezentren für besseres Baumanagement und mehr Pünktlichkeit leisten Beitrag zur Verbesserung der Leistungsqualität

Um trotz des intensiven Baugeschehens auf der Schieneninfrastruktur die Einschränkungen für den Schienenverkehr so gering wie möglich zu halten, wurde im Vorstandsressort Infrastruktur das eingerichtet Lagezentrum Bau eingerichtet. Bauauswirkungen können genauer prognostiziert, die auf Baustellen zugeordneten Gegenmaßnahmen entwickelt und Verspätungen reduziert werden. Durch ein verbessertes Management der Baustellen haben Verspätungen gegenüber 2015 um 40 % abgenommen – bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 31 % sowie einer Steigerung der Verkehrsmenge um mehr als 3 %. Der erwartete Anstieg der Investitionen in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der DB-Konzern Strategie Starke Schiene wird die Bedeutung des Lagezentrums Bau weiter steigern.

Das ebenfalls im Vorstandsressort Infrastruktur angesiedelte Lagezentrum Pünktlichkeit dient der Entwicklung und Umsetzung übergreifender Maßnahmen zur kurzfristigen Gegensteuerung bei unterjährigen Zielverfehlungen. Im Berichtsjahr lag ein wesentlicher Schwerpunkt des Lagezentrums auf der Implementierung und Weiterentwicklung von PlanRadar, einem übergreifenden Frühwarnsystem für pünktlichkeitsrelevante Planungen und Betriebsabläufe. Im Rahmen von PlanRadar werden unter anderem Parameter wie Infrastruktureinschränkungen und Streckenkapazität, Fahrzeugverfügbarkeit, Bereitstellungsqualität und kritische Baumaßnahmen vorausschauend analysiert sowie Gegenmaßnahmen entwickelt und umgesetzt. Ein besonderer Fokus liegt auf dem überregionalen Zusammenspiel regionaler Baumaßnahmen und anderer Infrastruktureinschränkungen, die sich aufgrund langer Zugläufe des Personenfern- und Güterverkehrs gegenseitig beeinflussen. PlanRadar ist zu einer regionalbereichs- und geschäftsfeldübergreifenden Plattform geworden, mit deren Hilfe auch schnelle Entscheidungen im Sinne unserer Kunden erwirkt werden können.

Weiterhin unterstützt das Lagezentrum die regionalen Produktionsdurchführungen der DB Netz AG durch ein Projektteam vor Ort um das Störungs- und Verspätungsaufkommen zu reduzieren. Der Fokus liegt dabei auf den Produktionsdurchführungen mit dem höchsten Verspätungsaufkommen. Erste Maßnahmen wurden im Berichtsjahr in Mainz und Köln erfolgreich umgesetzt.

Leichte Verbesserung Kundenzufriedenheit

Im Berichtsjahr steigt die Kundenzufriedenheit der DB Netz AG erstmals seit 2016 wieder leicht von 64 auf 65 ZI-Punkte. Trotzdem wurde der Zielwert von 74 ZI-Punkten deutlich verfehlt. Die Kunden bewerteten vor allem die Bereiche Infrastrukturverfügbarkeit und Baumaßnahmen kritisch. Stärken liegen aus Kundensicht in den Bereichen Servicekompetenz und Netzfahrplan. Die Kunden honorierten hier unter anderem die forcierten Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Insbesondere die Stärkung der Fahrlagenberatung zur Vorbereitung des Netzfahrplans wurde vom Markt sehr positiv angenommen.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Mitarbeiter der DB Netz AG hat sich von 42.816 Mitarbeitern auf 44.506 Mitarbeiter per 31. Dezember 2019 erhöht (+1.690 Mitarbeiter). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 39% der Mitarbeiter tätig sind. Weitere rund 34% unserer Mitarbeiter sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem hohen Durchschnittsalter von rund 44,9 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitern ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar (Durchschnittsalter 2018: 45,5). Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommen einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Durch die Professionalisierung des Rekrutierungs- und Bewerbermanagements im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl neuer Mitarbeiter ist bei der DB Netz AG im Berichtsjahr auf Rekordniveau: 5.160 Mitarbeiter haben neu begonnen bei der DB Netz AG zu arbeiten, darin enthalten sind 682 Auszubildende/Duale Studenten, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem entgegen stehen 3.471 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge (inklusive Abgänge in den erweiterten Personalbestand, z.B. aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals) und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns.

Der demografische Wandel und ein steigender Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt bringen zusätzliche Herausforderungen mit sich. Die strategische Personalplanung der DB Netz AG nimmt daher eine wichtige Rolle ein. Dort werden für relevante Berufsgruppen der Instandhaltung und des Betriebes langfristige Personalbestandsprognosen dem prognostizierten Personalbedarf gegenübergestellt. Aus dem Ergebnis werden – mit Blick auf die Situation des externen Arbeitsmarkts – personalstrategische Entscheidungen bei der Rekrutierung und Qualifizierung von Mitarbeitern abgeleitet.

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung kooperiert die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche Veranstaltungen an den (Hoch-) Schulen, aber auch im Unternehmen – beispielsweise Tage der offenen

Tür - durchgeführt. Im Laufe des Jahres wurden die bestehenden Rekrutierungsformate gemeinsam mit dem Bereich Personalgewinnung überarbeitet. Es wurden die Formate Informationstage und Praxistage - einmal mit dem Fokus Verkehrsberufe und einmal mit dem Fokus technische Berufe - kreiert. Die Informationstage vermitteln den Schülern einen Überblick über die Ausbildungsberufe sowie die Vorteile einer Ausbildung bei der DB. Die Praxistage ermöglichen einen unkomplizierten Erstkontakt mit der DB Netz AG und dem möglichen Ausbildungsberuf. Begleitet werden diese von Fachbereichsvertretern, die den Schülern die dort vorgestellten Berufsbilder mithilfe von Anschauungsmaterialien und digitalen Techniken, wie beispielsweise Virtual Reality Brillen, erlebbar machen. Ergänzend hierzu wurde ein Relaunch der DB Karriereseite sowie der Stellenbörse vorgenommen. Diese wirkt nun noch attraktiver und zielgruppengerechter in Aufbau und Sprache.

Start für rund 1.340 neue Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG

Auch in der Rekrutierung der Azubis ist das Berichtsjahr ein Rekordjahr gewesen: Im Herbst haben rund 1.220 Auszubildende und rund 120 Duale Studierende ihre Ausbildung begonnen. Allein rund 660 Ausbildungsplätze davon wurden für angehende Fahrdienstleiter angeboten. Insgesamt bewegten sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere um den Herausforderungen des demografischen Wandels Rechnung zu tragen. Die DB Netz AG bietet allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

Überblick über die Tarifentwicklung / -tarifverhandlungen

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018/2019 begannen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland. Im Dezember 2018 wurde eine Tarifeinigung mit der EVG erzielt. Mit dem Tarifaabschluss mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1 % über die Laufzeit des Tarifvertrags, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.

Als Ergebnis der Tarifverhandlungen wurde auch das individuelle Wahlrecht zur Arbeitszeit ausgeweitet. Arbeitnehmer können ab 2020 erneut zwischen einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub wählen. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2021.

Die Tarifverträge gelten rückwirkend vom 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2021 und haben damit eine Laufzeit von 29 Monaten.

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können Tarifmitarbeiter auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Das Angebot ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der Verwendung von Mehrarbeit für Tarifmitarbeiter wie die Einbringung von Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstagen und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto. Beide Modelle (Langzeitkonto und bAV) werden vom Arbeitgeber zusätzlich gefördert.

Mitarbeiterzufriedenheit auf stabilem Niveau

Im Herbst 2018 wurde die vierte DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Insgesamt haben sich bei der DB Netz AG 29.964 bei der Mitarbeiterbefragung beteiligt. Das entspricht 64,6 % der Mitarbeiter. Zum Vergleich: Im Jahr 2016 waren es 28.476 Mitarbeiter. Auf einer Skala von 1 („stimme überhaupt nicht zu“) bis 5 („stimme voll zu“) blieb die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern unverändert bei einem Wert von 3,7. Bei der DB Netz AG ist der Mitarbeiterzufriedenheitsindex ebenfalls mit 3,7 stabil auf gutem Niveau.

Von Anfang März bis Ende Juli 2019 wurden insgesamt 2.319 der 2.338 Teamworkshops durchgeführt. Dies entspricht einer Durchführungsquote von 99 %, womit die DB Netz die konzernweite Zielquote der durchgeführten Teamworkshops von 95 % um 4 % übertrafen hat.

Für die DB Netz AG wurden insgesamt 4.164 Maßnahmen vereinbart. Schwerpunktmäßig wurden vor allem für die Handlungsfelder „Zusammenarbeit“ (25%), „Kommunikation und Information“ (21%), „Arbeitsbedingungen“ (19%) sowie „Aufgaben und Tätigkeiten“ (16%) Maßnahmen abgeleitet.

Nachhaltigkeit

Auch in der neuen Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns spielen die Nachhaltigkeits-Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine wesentliche Rolle. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist zudem über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns (»Wir gestalten Fortschritt und Zukunft«) beschreibt seinen Gestaltungsanspruch, übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation.

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 Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

Strategie

Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie des DB-Konzerns „Starke Schiene“ vorgestellt. Die neue Strategie löst die 2012 eingeführte Strategie „DB2020“ ab. Die Ende 2018 vorgestellte „Agenda für eine bessere Bahn“ ist in den neuen strategischen Ansatz integriert worden. Mit der neuen Strategie „Starke Schiene“ wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern, zu dem auch die DB Netz AG gehört, steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der „Starken Schiene“ fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

„Starkes Netz“

Die DB Netz AG übernimmt Verantwortung im Rahmen der Dachstrategie und teilt die gemeinsame Vision: „Deutschland braucht eine starke Schiene“. Die Umsetzung erfolgt bei der DB Netz AG im Rahmen der gesamten Linienorganisation aber auch mit Hilfe des Unternehmensprogramms „Starkes Netz“, welches das Unternehmensprogramm „Zukunft Netz“ ablöst. Auch die bisherigen strategischen Schwerpunkte Qualität, Kapazität und Einfachheit gingen in die neue Strategie mit ein und werden dort konsequent weitergeführt. Ausgesprochenes Ziel der „Starken Schiene“ ist es, die Bahn für die Zukunft robuster, schlagkräftiger und moderner aufzustellen. Auch hierzu leistet die DB Netz AG einen wesentlichen Anteil und arbeitet fokussiert im Einklang mit den Konzernzielen insbesondere daran, die Bahn von Morgen vor allem „robuster“ zu machen. Dies bedeutet unter anderem die Kapazität der Infrastruktur nachhaltig zu steigern - mehr Trassen bedeuten schließlich mehr Verkehre.

Für ein besseres Management der Kapazitäten und um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, arbeitet die DB Netz AG an drei großen Themen, die eng miteinander verknüpft sind: Dem Ausbau der Infrastruktur, der Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland und dem Integrierten Kapazitätsmanagement Netz. Vor allem der Neu- und Ausbau und die Digitalisierung der Schiene werden jedoch erst langfristig spürbare Auswirkungen auf die Qualität und Kapazität im Netz haben. Konkretes Ziel ist es, die Betriebsleistung langfristig um bis zu 30 % zu steigern.

Die Kapazitätserhöhung wird durch die Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten vorangetrieben und gezielt durch Maßnahmen der Projektbeschleunigung, wie Building Information Modeling (BIM), forciert. Und mit dem Projekt Netzkonzepktion 2040 wird der Masterplan für die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur geschaffen.

Mit dem Ziel der Kapazitätserhöhung soll bis 2040 der flächendeckende Rollout digitaler Stellwerke und der ETCS-Technologie (European Train Control System) für das deutsche Schienennetz erfolgen. Auch die Digitalisierung des Bahnbetriebs soll langfristig für mehr Leistung, mehr Effizienz und mehr Qualität sorgen.

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 vor allem in den hoch nachgefragten Netzteilen bestmöglich in Einklang zu bringen.

Von Bedeutung ist darüber hinaus die Qualität des Bestandsnetzes. Um unter anderem die Pünktlichkeit weiter zu erhöhen, werden diverse Maßnahmen vorangetrieben. Die Verbesserung der Anlagenrobustheit soll beispielsweise durch die Umsetzung der LuFV III im Zeitraum 2020 bis 2029 erreicht werden. Die Planmäßigkeit im Betrieb sowie die Sicherheit werden darüber hinaus weiter erhöht. Dies gelingt unter anderem durch die Automatisierung und Digitalisierung von Anwendungen.

Um all diese Themen effektiv umzusetzen, bedarf es auch der entsprechenden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Der Plan ist, in den nächsten Jahren konzernweit 100.000 neue Mitarbeitende einzustellen, wovon rund 20% ihren Platz bei der DB Netz AG finden sollen. So konnte die DB Netz AG 2019 bereits 5.160 neue Kolleginnen und Kollegen begrüßen, hinzu kamen 1.340 Nachwuchskräfte (Auszubildende und Dual-Studierende). Die DB Netz AG hat sich zum Ziel gesetzt über 4.000 neue Mitarbeitende pro Jahr in den nächsten Jahren an Bord zu nehmen, zu qualifizieren und langfristig zu binden. Um dies zu erreichen, wird der Wissenstransfer - auch mit Hilfe der Digitalisierung - sowie die Deckung des Personalbedarfs in demographisch angespannten Bereichen nachhaltig gestaltet.

Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein weiterer Fokus auf stabilen Prozessen. Die DB Netz AG legt mit dem Ende-zu-Ende-Prozessmodell die Basis für die Umsetzung einer prozess- und kundenorientierten Aufbauorganisation. Alle Leistungs- und Unterstützungsprozesse sollen zukünftig am Kunden ausgerichtet werden. Der Ende-zu-Ende-Prozess bildet auch die Grundlage für die Einführung von Lean Management bei der DB Netz AG - denn Lean bedeutet, Arbeitsabläufe zu hinterfragen und auf Themen zu verzichten, die nicht darauf einzahlen, unsere Kunden sicher, pünktlich und preisgünstig ans Ziel zu bringen.

Strategische Weichenstellungen 2019

Die gesellschaftspolitischen Entwicklungen im Jahr 2019 haben dem DB-Konzern, und hierbei auch verstärkt der DB Netz AG, viel Rückenwind gebracht. So hat die Bundesregierung im Herbst 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 verabschiedet, das der DB Netz AG zusätzliche Mittel unter anderem für die Realisierung der Digitalen Schiene, das Überbrückungsprogramm Stellwerke sowie den Ausbau und die Elektrifizierung des Schienennetzes bringen wird. Die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) ist eine der bedeutendsten Entwicklungen im vergangenen Geschäftsjahr. Die Verlängerung der Laufzeit auf 10 Jahre schafft eine Planungssicherheit für die DB Netz AG. Die Neuorganisation der DB Netz AG, die unter dem Titel Pro2020 zum 1. Juni 2020 umgesetzt wird, bildet das organisatorische Fundament zur Umsetzung der strategischen Ziele.

Weitere Informationen

Termin- und Kostenentwicklung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen - Ulm

Im Vorjahr hat der Aufsichtsrat der DB AG beim Projekt Stuttgart 21 einen Finanzierungsrahmen von 8,2 Mrd. € genehmigt. In diesem Finanzierungsrahmen enthalten ist ein Puffer von knapp 0,5 Mrd. € zur Berücksichtigung unvorhergesehener Ereignisse, der nur bei vorheriger Zustimmung des Aufsichtsrates in Anspruch genommen werden kann. Am 19. Juni 2019 hat der Aufsichtsrat diesen Puffer freigegeben, um damit mögliche Kostensteigerungen auf Grund erhöhter Marktpreise bei den noch ausstehenden Vergaben zu finanzieren.

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeteiligung auf Grundlage der sogenannten Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Die Projektpartner haben im Frühjahr 2018 umfangreich auf die Klage erwidert. Der DB-Konzern hat mittlerweile auf die Klageerwidern repliziert. Im Zuge der Replik wurde die Klage erweitert. Grundlage hierfür war die Erhöhung des Gesamtwertumfangs (GWU) auf 7,7 Mrd. €. Nach der nochmaligen Erhöhung des GWU auf 8,2 Mrd. € wird die Klage erneut erweitert werden. Mit einer mündlichen Verhandlung über die Klage ist frühestens in der ersten Jahreshälfte 2020 zu rechnen.

Lärmabhängiges Trassenpreissystem unterstützt die Umrüstung von Güterwagen

Das Lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) sieht einen Zuschlag für laute Güterzüge von 5,5 % auf den regulären Trassenpreis vor. Zum Fahrplanwechsel 2019/2020 hat sich der Zuschlag auf 7 % erhöht. Güterzüge, die zu mindestens 90 % aus Wagen mit leisen Bremssohlen bestehen, sind von der Zahlung ausgenommen. Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG für das Programmjahr 2018 im LaTPS insgesamt 57.463 Anträge (für 2017: 36.646) zur Förderung lärmgeminderter Bestandsgüterwagen erhalten und positiv beschieden. Insgesamt wurden für die gestellten Anträge rund 10 Mio. € (für 2017: rund 8 Mio. €) als Bonus an die EVU ausgezahlt. Das LaTPS wird bis Ende 2020 bestehen. Über die gesamte Laufzeit ist das Programm erlösneutral.

Ab Ende 2020 gilt das Schienenlärmschutzgesetz, wonach der Betrieb von Güterzügen und Personenzügen, in die ein oder mehrere laute Wagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz grundsätzlich verboten ist. Die DB Netz AG bereitet aktuell die Umsetzung der Vorgaben des Schienenlärmschutzgesetzes vor. Diese Vorgaben sind bei der Beantragung von Schienenwegskapazität für den Netzfahrplan 2020/2021 durch die Zugangsberechtigten verbindlich anzuwenden.

Weichendiagnose mit DIANA

Zur Erhöhung der Robustheit des Bestandsnetzes plant die DB Netz AG den Anteil an zustandsbasierter und prädiktiver Instandhaltung (IH) zu steigern. Die grundlegende Voraussetzung für eine zustandsbasierte IH ist die kontinuierliche Erfassung des technischen Zustandes einer Anlage (Diagnose) und die Interpretation und Beurteilung der gesammelten Daten unter anderem anhand des gültigen Regelwerks (Analyse).

Mit der Weichenantriebsdiagnose durch DIANA, beginnend im Jahr 2016, wurde der Weg in die zustandsbezogene Instandhaltung konsequent eingeleitet mit dem Ziel, die Anzahl der Störungen zu reduzieren. Die Anbindung von knapp 28.000 betriebsrelevanten Weichen ist weitestgehend abgeschlossen. Die erwarteten Qualitätseffekte werden seit 2018 kontinuierlich verfolgt. In 2019 konnten durch die Weichenantriebsdiagnose Erfolge von über 9.000 vermiedenen Lost-Units bzw. 3.500 vermiedenen Störungen nachgewiesen werden. In 2020 werden weitere Komponenten (u.a. Weichenheizung, Wasserversorgungsanlagen) für die Diagnose erprobt.

Nationales Schienenlärmschutzgesetz tritt Ende 2020 in Kraft

2017 hat der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz) beschlossen. Das Gesetz verbietet ab 13. Dezember 2020, zum Fahrplanwechsel 2020/2021, den Einsatz lauter Güterwagen auf dem deutschen Streckennetz. Die DB Netz AG hat in Vollzug des Gesetzes die Schienennetznutzungsbedingungen fortgeschrieben. DB Cargo beschafft neue Güterwagen grundsätzlich mit sogenannten Flüsterbremsen und rüstet die Bestandsflotte entsprechend um. Daneben verkehrt eine große Zahl weiterer Güterwagen von in- und ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Wagenhaltern auf dem deutschen Netz, die ebenfalls an die gesetzliche Vorgabe gebunden sind.

Digitales Planen und Bauen soll Projektfortschritt beschleunigen

Das Building Information Modeling (BIM) ist eine kooperative Arbeitsmethode, bei der alle Daten von Infrastrukturanlagen in eine optimierte Planung, Bauausführung und Bewirtschaftung über den gesamten Lebenszyklus einfließen und digital zur Verfügung stehen. Der DB-Konzern ist erfolgreich in die Anwendung von BIM eingestiegen:

- Die DB Engineering & Consulting GmbH hat bereits zahlreiche BIM-Projekte erfolgreich abgeschlossen. Aktuell wendet sie die BIM-Methodik in rund 100 Infrastrukturprojekten des DB-Konzerns an und setzt zu diesem Zweck moderne digitale Technologien zur Bestandsdatenerfassung, Planung und Bauüberwachung ein.
- DB Station & Service AG plant und baut seit Januar 2017 alle neuen Bahnhofsprojekte auf Basis der BIM-Methode.
- Die DB Netz AG hat die Pilotierungsphase erfolgreich absolviert. Seitens des Bundes wurde zudem festgestellt, dass die Anwendung der BIM-Methodik grundsätzlich zuwendungunschädlich ist. Neue komplexe und standardisierbare Projekte werden daher künftig mit BIM geplant. Damit erfüllt die DB Netz AG die Vorgabe des Stufenplans des Bundes. Mit der DB-BIM-Strategie wurden die Leitplanken für die weitere Entwicklung und Verbreitung der Methodik gesetzt. Langfristiges Ziel ist es, einen sogenannten digitalen Zwilling der Anlagen der DB Netz AG zu schaffen, der für die Simulation von Plan-, Bau- und Betriebsszenarien verwendet wird.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt läuft

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit dem Vorjahr vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Im Juli 2019 wurde der Antrag auf Planänderung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingereicht. Das entsprechende Genehmigungsverfahren wird etwa ein Jahr in Anspruch nehmen. Auf der Grundlage einer weiteren Vereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt soll die Wiederaufnahme des Tunnelvortriebs in der nicht havarierten Weströhre im ersten Quartal 2020 erfolgen. Seit dem Vorjahr läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der ARGE Tunnel Rastatt vereinbarte Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren dauert aufgrund zahlreicher zu ermittelnder potentieller Schadensursachen weiter an.

Neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 für das Bestandsnetz

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete zum 31. Dezember 2019. Während der fünfjährigen Laufzeit hat die DB Netz AG die Modernisierung des Bestandsnetzes weiter intensiv vorangetrieben. Wir gehen davon aus, dass das vertragliche Ziel, in den Jahren 2015 bis 2019 insgesamt 20 Mrd. € - bestehend aus dem Infrastrukturbeitrag des Bundes, Dividendenausschüttungen der DB AG und Eigenmitteln des DB-Konzerns - für Investitionen in das Bestandsnetzes einzusetzen, erfüllt wurde.

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird ab 2020 durch die LuFV III mit einer deutlich erhöhten Mittelausstattung fortgeführt. Nach über zweijährigen Verhandlungen haben sich der Bund - vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) - und die DB AG auf eine Vereinbarung mit einer Laufzeit von zehn Jahren verständigt, die zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis zum Jahr 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen (davon 24 Mrd. € aus Mitteln des DB-Konzerns). Die jährlich zur Verfügung stehenden Mittel für Investitionen und Instandhaltung steigen gegenüber der LuFV II damit im Durchschnitt um rund 54 %. Sowohl Bund als auch DB-Konzern erhöhen ihre Beiträge deutlich. Darüber hinaus soll das Nachsteuerergebnis der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) an den Bund ausgeschüttet und vollständig wieder in die Eisenbahninfrastruktur reinvestiert werden.

Neben dem technischen Bedarf wurden auch weitere signifikante Zusatzbedarfe anerkannt, zum Beispiel für Maßnahmen des kapazitätsschonenden Bauens, die Aufhöhung der Bahnsteige zur Schaffung von Barrierefreiheit, digitalen BOS-Funk und Videoanlagen. Zudem wurde erstmals eine vertragliche Regelung zum Abbau des Investitionsrückstaus (Nachholbedarf) in der LuFV III festgelegt. Hierfür werden insgesamt rund 4,5 Mrd. € in besonders kritischen Gewerken bereitgestellt.

Weiterhin wurden jährliche Zielwerte für die einzelnen Qualitätskennzahlen vereinbart an dessen Einhaltung auch die DB Netz AG mit höchster Anstrengung arbeiten wird. Die vereinbarten Ziele für die Qualitätskennzahlen sollen eine kontinuierliche Verbesserung der Infrastrukturqualität gewährleisten. Während der Laufzeit der LuFV III werden Bund und DB-Konzern untersuchen, ob die Systematik der Qualitätskennzahlen modifiziert werden kann und dabei auch zukünftig der Ursache-Wirkungs-Zusammenhang zwischen den eingesetzten Mitteln und der erzielbaren Infrastrukturqualität bei der Zielwertbemessung zur Anwendung kommen kann. Die längere Laufzeit schafft mehr Planungssicherheit für die DB Netz AG und die Wirtschaft. So können Kapazitäten bei Bau- und Planungsfirmen zukunftssicher aufgebaut und langfristige Vereinbarungen mit Lieferanten geschlossen werden. Das ist ein Anreiz für Kontinuität und Innovationen in der Bahnbaubranche.

Nachtragsbericht

Folgende berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden gemäß § 285 Nr. 33 HGB im Anhang des Jahresabschlusses (Seite 28 und 29) erläutert:

- Vertragsabschluss der LuFV III am 14. Januar 2020 mit einer Laufzeit von zehn Jahren ab dem 1. Januar 2020
- Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket der Bundesregierung (Bereitstellung zusätzlicher Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. €)
- Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs (Erhöhung Regionalisierungsmittel und Bundesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) durch Beschluss des Bundestags und Bundesrats Anfang 2020.

Außerdem sind folgende Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten:

Gesetze zur Beschleunigung von Verkehrsprojekten

Wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland sollen künftig schneller geplant und umgesetzt werden können. Darauf zielt ein weiteres Beschleunigungsgesetz ab, das Bundestag und Bundesrat Anfang 2020 beschlossen haben. Vorgesehen ist unter anderem, das Beseitigen von Bahnübergängen zu erleichtern, die Züge wie Autos ausbremsen. Dafür sollen Kommunen von Kosten entlastet werden, wenn stattdessen Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Bei Ersatzbauwerken - vor allem Brücken und Bahnsteige - ermöglicht das Gesetz stärker als bisher auf Genehmigungsverfahren verzichten zu können.

Mit einem sogenannten Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz ist zudem vorgesehen, dass für acht ausgewählte Vorhaben auf der Schiene statt von Behörden künftig direkt vom Bundestag Baurecht erteilt werden kann.

Starterpaket Digitale Schiene

Die Digitalisierung des Schienennetzes mit Ausrüstung der europäischen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS) sowie digitalen Stellwerken (DSTW) soll ab 2020 in die Umsetzung gehen. Die zusätzliche Sperre des Bundesfinanzministeriums für die im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel bis 2023 zur Umsetzung des sogenannten Starterpakets wurde im Januar 2020 aufgehoben. Das Starterpaket umfasst 3 ausgewählte Pilotprojekte: die Metropolregion Stuttgart, die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main und den transeuropäischen Korridor Skandinavien-Mittelmeer. Im Rahmen eines Modellvorhabens wird der Bund in der Metropolregion Stuttgart auch die Umrüstung von Schienenfahrzeugen mit ETCS und bedarfsweise ATO (Automatic Train Operation) anteilig bis 2025 fördern.

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 vor allem in folgenden Bereichen:

• Produktion und Technik

Unsere Tätigkeit als 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 Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie 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, das heißt, 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 II) abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2019 festschreibt. Ab 2020 wird die Finanzierung durch die Folgevereinbarung (LuFV III) fortgeführt.

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 unter anderem 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 zum Beispiel 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:

- Personalaufwandsrisiken unter anderem durch hohe Tarifsabschlüsse
- Beschaffungs-/Energemarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe Energie sowie Bau- und Transportleistungen
- Finanzwirtschaftliche Risiken aus Zins-, Währungs- und Preisänderungen sowie aus sich ungünstig entwickelnden Faktorkosten
- Rechtliche und vertragliche Risiken
- Compliance-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 Risiko-Schwerpunkte 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 vorwiegend in der Kategorie Produktion/Technik, insbesondere aufgrund höherer Risiken im Zusammenhang dem Einsatz von Herbiziden, erhöht. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2020 voraussichtlich etwa auf dem - allerdings niedrigen - Niveau von 2019 bleiben. Bauwirtschaft und robuster privater Konsum bleiben wesentliche Wachstumstreiber. Die Industrieproduktion wird auf dem Niveau von 2019 stagnieren, die Anlageninvestitionen sollten sich stabilisieren. Der Außenbeitrag wird sinken, da die Importe erneut stärker wachsen werden als die Exporte, wobei die Wachstumsraten das Niveau aus den Boomjahren bis 2018 mit deutlichem Abstand nicht erreichen werden.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2020 weiter wachsen, wenngleich schwächer als im Berichtsjahr. Neben klimapolitischen Maßnahmen wirken hier im Wesentlichen eine absehbar positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Löhne und Gehälter. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet. In diesem Umfeld wird für den Schienenpersonenverkehr mit spürbaren Zuwächsen gerechnet. Unterstützend sollten Angebotsausweitungen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung wirken. Das Wachstum im Fernverkehr wird dabei außerdem getrieben durch eine preisbedingt steigende Nachfrage infolge der Mehrwertsteuersenkung auf Fernverkehrstickets. Im Nahverkehr dürfte die Inbetriebnahme des neuen, an das Berliner S-Bahn-System angeschlossenen Flughafens Berlin Brandenburg International ab Herbst zu einem Anstieg der Verkehrsleistung beitragen.

Für 2020 wird ein moderater Anstieg der Transportnachfrage im deutschen Güterverkehrsmarkt erwartet. Zu Beginn des Jahres wird noch mit einer Fortsetzung der negativen Konjunkturimpulse aus dem Berichtsjahr gerechnet. Allerdings sollten leichte Erholungsbeziehungweise Stabilisierungstendenzen nach dem schwachen Berichtsjahr dies mehr als kompensieren. Unsicherheiten resultieren unter anderem aus der konkreten Ausgestaltung des Brexits und der Entwicklung von Zollkonflikten. Insbesondere personalbedingte Ressourcenengpässe werden den Markt auch weiterhin prägen und zu einem anhaltenden Preis- und Wettbewerbsdruck führen.

Das Wachstum des Schienengüterverkehrs in Deutschland dürfte weiterhin durch die schwache Entwicklung in den Bereichen Montan und Massengütern belastet werden. Positive Effekte werden aus der Entwicklung der Konsumgüterindustrie und in der Folge aus dem Kombinierten Verkehr erwartet. Zudem sollten eine steigende Wettbewerbsfähigkeit infolge von Qualitätsverbesserungen sowie Verkehrsverlagerungen von der Straße infolge der Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehrs (unter anderem Trassenpreisförderung) zum Nachfrageanstieg beitragen. Dämpfend wird unter anderem die Entwicklung bei den Kohletransporten wirken, die weiter zurückgehen werden. Die Nachfrage aus der Stahlindustrie wird bestenfalls stabil auf dem abgeschwächten Vorjahresniveau liegen.

Insgesamt wird 2020 von einer positiven Entwicklung der Trassennachfrage ausgegangen:

- Im SPNV wird weiterhin eine positive Absatzentwicklung durch die erhöhten Regionalisierungsmittel erwartet.
- Ein Anstieg ist im Zuge von Angebotsausweitungen auch für den SPV zu erwarten.
- Im SGV erwarten wir ebenfalls ein Mengenwachstum. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus der Entwicklung des makroökonomischen Umfelds, wie die konkrete Ausgestaltung des Brexits oder Handelsstreitigkeiten zwischen einzelnen Ländern.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2020 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2020

Mit dem Projekt Netzkonzepktion 2040 wird der Masterplan für die Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur geschaffen. Unabhängig von den diversen Finanzierungstöpfen wird ein tragfähiges Zielnetz 2040 und die Umsetzungsstufen auf dem Weg dorthin erarbeitet.

Zur Erhöhung der Robustheit und Stärkung des Systems Schiene wird sich die DB Netz AG auch 2020 auf das Thema Kunde und Kapazität konzentrieren. Maßnahmen des Kapazitätsmanagements Netz sollen sich unter anderem positiv auf die Pünktlichkeit auswirken, schaffen aber auch die Voraussetzungen um potenzielle Mehrverkehre abbilden zu können. Für die kommenden Jahre gibt es entsprechende Qualitäts- und Kapazitätsziele, welche mit Hilfe von kapazitätswirksamen Maßnahmen erreicht werden sollen. Im Fokus stehen dabei unter anderem die Bündelung von Baumaßnahmen und deren Zuweisung in sogenannte Bautakte. Die durch Baumaßnahmen eigengenutzte Kapazität soll überregional optimiert und effizienter gestaltet werden. Einschränkungen durch Baumaßnahmen werden damit zum einen minimiert und zum anderen durch optimierte Baukommunikation transparenter für Kunden und Partner kommuniziert.

Aus Kundensicht steht auch die Umsetzung der Ende-zu-Ende-Prozesslandkarte im Geschäftsjahr 2020 im Fokus. Daran ausgerichtet werden anhand der DB-Dachstrategie Starke Schiene sowie der DB Netz Strategie Starkes Netz spezifische Strategien für die einzelnen Ressorts des Geschäftsfeldes abgeleitet.

Im Geschäftsjahr 2020 gehen wir von einer leicht steigenden Leistungsnachfrage und einer leichten Umsatzverbesserung aus. Gegenüber dem Berichtsjahr erwarten wir für das Jahr 2020 insbesondere aufgrund von höheren Personalaufwendungen ein deutlich rückläufiges Ergebnis.

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 beispielsweise 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.

Bilanz zum 31. Dezember 2019

Aktiva

		31.12.2019		31.12.2018	
	Anhang	Mio. €	%	Mio. €	%
	Pos.				
	(2)				
A. Anlagevermögen					
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		146	0,7	137	0,7
II. Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		12.041	58,6	12.066	59,9
davon					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		(312)	(1,5)	(312)	(1,5)
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges		(9.077)	(44,2)	(9.100)	(45,2)
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		3.999	19,5	4.189	20,8
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		0	0,0	0	0,0

		31.12.2019		31.12.2018	
	Anhang Pos.	Mio. €	%	Mio. €	%
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören		87	0,4	88	0,4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		563	2,7	518	2,6
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		2.793	13,6	2.318	11,5
		19.483	94,8	19.179	95,2
III. Finanzanlagen		6	0,0	1	0,0
		19.635	95,5	19.317	95,9
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	(3)	209	1,0	192	1,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	702	3,5	629	3,1
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		3	0,0	3	0,0
		914	4,5	824	4,1
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	5	0,0	6	0,0
		20.554	100,0	20.147	100,0
Passiva					
		31.12.2019		31.12.2018	
	Anhang Pos.	Mio. €	%	Mio. €	%
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	3,7	767	3,8
Kapitalrücklage	(7)	7.479	36,4	7.479	37,1
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	0,1	18	0,1
		8.264	40,2	8.264	41,0
B. Rückstellungen	(9)	849	4,1	801	4,0
C. Verbindlichkeiten	(10)	11.153	54,3	10.710	53,2
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	288	1,4	372	1,8
		20.554	100,0	20.147	100,0

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Anhang Pos.	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Umsatzerlöse	(15)	5.937	5.838
Bestandsveränderungen		-14	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	991	894
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	594	641
Materialaufwand	(18)	-1.993	-2.025
Personalaufwand	(19)	-2.942	-2.750
Abschreibungen		-748	-760
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.255	-1.133
Beteiligungsergebnis	(21)	16	14
Zinsergebnis	(22)	-184	-209
Ergebnis nach Steuern		402	509
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	(31)	-402	-509
Jahresergebnis		0	0

Anhang für das Geschäftsjahr 2019

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 gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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 gemäß § 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 Betrages von 73 Mio. € (146 Mio. € abzüglich Zuschüsse und Abschreibungen von 73 Mio. €, im Vorjahr: 127 Mio. € abzüglich Zuschüsse und Abschreibungen von 77 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 S.1 HGB i.V.m. § 301 S.1 AktG eine potentielle 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 gegebenenfalls vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gemäß § 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	15-90
Gleisanlagen	13-26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-75
Übrige bauliche Anlagen	5-60
Signalanlagen	10-40
Fernmeldeanlagen	5-20
Bahnstromanlagen	10-40
Schienenfahrzeuge	10-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-15
Konzessionen, Rechte o.Ä.	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-10

Im Anlagevermögen wird für bestimmte Anlagenklassen der Komponentenansatz angewendet. Investitionen in die Anlagenklassen Bahnübergangssicherungen, Eisenbahnbrücken, Gleise, elektrische und elektronische Signalanlagen werden in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden auf Grund 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, gegebenenfalls - bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung - unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei 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 zum 31. Dezember 2019 für die zum Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg gehörende DB Netz AG im Bereich der Lieferungen- und Leistungen auf 0,36% 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 u.ä.) 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 gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 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 zum 31. Dezember 2019 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, so dass 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 2019 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen in sog. Contractual-Trust-Arrangements (CTA) werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges 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 gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,95%) ergibt sich zum 31. Dezember 2019 ein Unterschiedsbetrag von 2 Mio. € (im Vorjahr 2 Mio. €), der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2019 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

	%
Rechnungszinsfuß (10-Jahresdurchschnitt)	2,69
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamtenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,64% (Vorruhestand) und 0,65% (Altersteilzeit), 1,29% (Jubiläum), 1,27% (Sterbegeld), 1,34% (mittelbare Altersversorgung) sowie 1,95% (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 Erfüllungsbetrages. 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 Beamten im DB Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Netz AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten 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 Anlagegitter zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 54 Mio. € (im Vorjahr 85 Mio. €), von denen 27 Mio. € (im Vorjahr 62 Mio. €) - abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 0 Mio. € (im Vorjahr 41 Mio. €) - in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 6.387 Mio. € (im Vorjahr 6.338 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen 27 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

(3) Vorräte

in Mio. €	2019	2018
Hilfs- und Betriebsstoffe	199	168
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	10	24
Insgesamt	209	192

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 99 Mio. € (im Vorjahr: 113 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2019	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	163	1	160
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	231	5	273
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	1
Sonstige Vermögensgegenstände	307	0	195
Insgesamt	702	7	629

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 121 Mio. € (im Vorjahr: 102 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 193 Mio. € (im Vorjahr: 231 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) und Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften in Höhe von 17 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 30 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) enthalten.

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (5 Mio. €; im Vorjahr: 6 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 2019 einen Betrag in Höhe von 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.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des BilMoG in 2010.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	2019	2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	29	27
Steuerrückstellungen	20	20
Sonstige Rückstellungen	800	754
Insgesamt	849	801

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Netz AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeiter erteilten 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 (26 Mio. €; im Vorjahr: 22 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in Höhe von 25 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen 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. €; im Vorjahr: 4 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen 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 (3 Mio. €; im Vorjahr: 4 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) in Höhe von 29 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen

in Mio. €	2019	2018
Verpflichtungen im Personalbereich	286	281
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	67	74
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	8	14
Prozessrisiken	94	64
Rückzahlungsverpflichtungen	60	85
Unterlassene Instandhaltung	88	86
Rückbauverpflichtungen	32	48
Übrige Risiken	165	102
Insgesamt	800	754

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantieme sowie Jubiläumswendungen.

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommener Geleise und Weichen in Höhe von 32 Mio. €.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Verpflichtungen zur Baufeldfreimachung sowie der Risikovorsorge aus städtebaulichen Vereinbarungen, jeweils im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“.

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 in Höhe von 34 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 22 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (34 Mio. €) verrechnet.

Den gemäß § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (7.497 Mio. €) gegenüber, so dass keine Abführungssperre entstanden ist.

in Mio. €	2019
a) Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	73
b) Ertrag aus Bewertung Deckungsvermögen gemäß § 253 Abs. 1 S. 4 HGB	0
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	(34)
abzgl. Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	(-22)
abzgl. Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	(-12)
= Potenziell abführungsgesperter Betrag	73

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (108 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (108 Mio. €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	2019	davon mit Restlaufzeit			2018
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	765	159	606	(-)	939
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	400	-	400	(-)	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	420	412	8	(4)	465
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.191	2.815	6.376	(3.896)	8.523
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1	(-)	1
Sonstige Verbindlichkeiten	376	376	0	(0)	382
davon aus Steuern	(28)	(28)	(-)	(-)	(25)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(0)
Insgesamt	11.153	3.762	7.391	(3.900)	10.710
davon zinspflichtig	(8.953)	(2.177)	(6.776)	(3.896)	(8.165)

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen in Höhe von 939 Mio. € (174 Mio. € bis ein Jahr, 765 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 151 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 400 Mio. € (400 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 465 Mio. € (458 Mio. € bis ein Jahr, 7 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 8.523 Mio. € (2.791 Mio. € bis ein Jahr, 5.732 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3.171 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht in Höhe von 1 Mio. € (1 Mio. € größer ein Jahr) sowie Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 382 Mio. € (382 Mio. € bis ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 9.080 Mio. € (im Vorjahr: 8.407 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten in Höhe von 7.247 Mio. € (im Vorjahr: 6.807 Mio. €), von denen 6.376 Mio. € (im Vorjahr: 5.732 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cash-Pooling von 1.305 Mio. € (im Vorjahr: 958 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 402 Mio. € (im Vorjahr: 509 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 76 Mio. € (im Vorjahr: 92 Mio. €) und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 161 Mio. € (im Vorjahr: 158 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 in Höhe von 288 Mio. € (im Vorjahr: 372 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (121 Mio. €; im Vorjahr 201 Mio. €) auf die in den Jahren 1999, 2004 und 2011 geleisteten vorzeitigen Rückzahlungen zinsloser Darlehen an den Bund. Der Posten wird seit dem Geschäftsjahr 2011 pauschal über zehn Jahre aufgelöst.

Darüber hinaus werden erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie Vorauszahlungen auf Gestattungs- und Mietverträge ausgewiesen.

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2019	2018
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	645	565
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Insgesamt	645	565

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 645 Mio. € (im Vorjahr: 558 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.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2019	2018
Bestellobligo für Investitionen	7.037	6.682
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1.025)	(1.230)
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	725	676
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(693)	(644)
Insgesamt	7.762	7.358

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. €	2019	2018
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	153	141
fällig 1 bis 5 Jahre	270	262
fällig über 5 Jahre	302	273
Insgesamt	725	676

(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. €	2019	2018
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenforwards	-	0

Abgesichert werden vertraglich vereinbarte zukünftige Zahlungsströme in US-Dollar, 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. €	2019	2018
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. €	2019	2018
Trassenentgelte	5.212	5.105
Örtliche Infrastruktur	261	259
Sonstige Umsatzerlöse	464	474
Insgesamt	5.937	5.838

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen für Rückforderungen von Entgelten in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr 37 Mio. €) enthalten.

(16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 991 Mio. € (im Vorjahr 894 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 175 Mio. € (im Vorjahr 170 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen in Höhe von 816 Mio. € (im Vorjahr 724 Mio. €).

(17) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	79	68
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	356	348
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	(108)	(109)
davon Übrige staatliche Zuschüsse - öffentliche Hand	(248)	(239)
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	67	113
Zuschreibungen auf Sachanlagen	27	45
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	32	50
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	2
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	31	14
Insgesamt	594	641
davon periodenfremd	(148)	(240)

Die periodenfremden Erträge beinhalten vor allem mit 67 Mio. € (im Vorjahr: 113 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 32 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, mit 27 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen sowie Ausgleichszahlungen des Bundes mit 21 Mio. € (im Vorjahr 30 Mio. €).

(18) Materialaufwand

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	130	89
davon Aufwendungen für Energie	(168)	(144)
davon Strom	(124)	(113)
davon Stromsteuer	(7)	(7)
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	(18)	(6)
davon sonstige Energien	(19)	(18)
davon Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	(25)	(25)
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	(-63)	(-80)
Aufwendungen für bezogene Leistungen	293	291
davon Einge kaufte Leistungen Transport	(106)	(107)
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	(95)	(99)
davon Sonstige bezogene Leistungen	(92)	(85)
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	1.570	1.645
Insgesamt	1.993	2.025

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

(19) Personalaufwand

in Mio. €	2019	2018
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	2.068	1.903
für zugewiesene Beamte Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	307	320
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	21	23
gesamt	2.396	2.246
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung *		
für Arbeitnehmer	472	427
für zugewiesene Beamte Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	74	77
gesamt	546	504
- davon für Altersversorgung	(84)	(74)
Insgesamt	2.942	2.750

* auch Zahlungen für Unterstützung z.B. ehemaliger Betriebsangehörige und Hinterbliebene

(20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	184	185
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	23	28
Gebühren und Beiträge	45	43
Aufwendungen aus Versicherungen	4	7
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	15	14
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	63	58
Forschungs- und Entwicklungskosten	27	23
Sonstige bezogene Dienstleistungen	505	494
davon Bezogene IT-Leistungen	(177)	(166)
davon Sonstige Kommunikationsdienste	(37)	(36)
davon Sonstige Serviceleistungen	(291)	(292)
Aufwendungen aus Schadensersatz	32	10
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	40	43
Sonstige betriebliche Steuern	10	11
Übrige Aufwendungen	302	212
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	(89)	(87)
davon Sonstiger personalbezogener Aufwand	(123)	(109)
davon Währungskursverluste	(1)	(2)
davon Sonstige übrige Aufwendungen	(89)	(14)
Insgesamt	1.255	1.133
davon periodenfremd	(45)	(49)

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten vor allem mit 40 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

Die übrigen Aufwendungen enthalten außergewöhnliche Aufwendungen in Höhe von 67 Mio. € aus der Zuführung zur Rückstellung für Baufeldfreimachung im Zusammenhang mit dem Projekt „Stuttgart 21“.

(21) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	-	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	16	14
Insgesamt	16	14
(22) Zinsergebnis		
in Mio. €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	6	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	(-)	(-)
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	(4)	
davon Ertrag aus dem Deckungsvermögen	(4)	
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	(- 0)	
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-190	-210
davon an verbundene Unternehmen	(-176)	(-196)
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	(-5)	(-8)
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	(-)	(0)
davon Ertrag aus dem Deckungsvermögen	(-)	(1)
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	(-)	(-1)
Insgesamt	-184	-209

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 Zahlungsmittel 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 www.bundesanzeiger.de erhältlich.

Entsprechend der Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Netz AG keinen Teilkonzernabschluss aufgestellt.

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist dem Anhang als Anlage beigelegt.

(27) Beschäftigte

	2019		2018	
	im		im	
umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	Jahresdurchschnitt	am Jahresende	Jahresdurchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	37.640	38.578	35.407	36.245
Zugewiesene Beamte	6.290	5.928	6.891	6.571
Zwischensumme	43.930	44.506	42.298	42.816
Auszubildende	2.927	3.494	2.623	3.076
Insgesamt	46.857	48.000	44.921	45.892

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeit-Personen ausgewiesen.

Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamte 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 2019 an:

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Dr. Volker Hentschel

Ressort Produktion,
München

Jens Bergmann

Ressort Finanzen/Controlling (bis 30. September 2019)
Ressort Netzplanung und Großprojekte (ab 1. Oktober 2019),
Bad Homburg

Ute Plambeck

Ressort Personal,
Hamburg

Prof. Dr. Dirk Rompf (bis 30. September 2019)

Ressort Netzplanung und Großprojekte,
Schmittgen

Dr. Thomas Schaffer (bis 30. September 2019)

Ressort Vertrieb und Fahrplan,
Frankfurt am Main

Dr. Christian Gruß (ab 1. Oktober 2019)

Ressort Vertrieb und Fahrplan
Kriftel

Dr. Christian Runzheimer (ab 1. Oktober 2019)

Ressort Finanzen/Controlling,
Seeheim-Jugenheim

Als Aufsichtsrat waren bestellt

Ronald Pofalla

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG
Mülheim an der Ruhr

Torsten Westphal

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (ab 12. November 2019)
Bundesgeschäftsführer Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (bis 11. November 2019)
Magdeburg

Heinrich Biesel *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann *

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt der DB Netz AG,
Weimar

Harald Born *

Leiter Produktionsdurchführung Freiburg im RB Südwest der DB Netz AG (ab 1. Januar 2019),
Landau in der Pfalz

Birgit Carlstaedt

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement der DB Energie GmbH
Langen

Dirk Fischer

Rechtsanwalt,
Hamburg

Berthold Hillebrand *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kassel

Claudia Horn

Leiterin der Abteilung Landverkehr a.D. im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Bad Honnef

Cosima Ingenschay *

Vorstandsmitglied/Bundesgeschäftsführerin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) (ab 12. November 2019)
Geschäftsführerin
EVA Bildung & Beratung GmbH (bis 31. Dezember 2019)
Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr gGmbH (bis 31. Dezember 2019)
Berlin

Dr. Raphael L'Hoest

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

Jürgen Konz

Führungskraft Wirtschaft, Politik und Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Saarbrücken

Dr. Markus Ksoll

Leiter Verkehrspolitik Deutschland der Deutschen Bahn AG
Berlin

Peter Mießen

Leiter der Abteilung Haushalt (AL II) a.D. im Bundesministerium der Finanzen,
Glienicke

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

Rainer Zimmermann *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Linz am Rhein

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

in T€	2019	2018
Gesamtbezüge des Vorstands	3.115	2.900
- davon fixer Anteil	(1.823)	(1.924)
- davon erfolgsabhängiger Anteil	(1.091)	(976)
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.260	88
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	3.452	2.305
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	117	60

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.

Die DB Netz AG haftet im Rahmen der gesamtschuldnerischen Haftung mit der DB AG für Pensionszusagen aus dienstvertraglichen Beziehungen mit drei (im Vorjahr: drei) Mitgliedern des Vorstands in Höhe von 4.966 T€ (im Vorjahr: 4.043 T€).

(29) Honorar des Abschlussprüfers

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

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

LuFV III seit 1. Januar 2020 in Kraft

Die Laufzeit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) II endete zum 31. Dezember 2019. Der Bund - vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium der Finanzen - haben sich am 14. Januar 2020 mit der DB AG, der DB Netz AG, der DB Station&Service AG und der DB Energie GmbH auf eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) mit einer Laufzeit von zehn Jahren verständigt, die zum 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Bis zum Jahr 2029 sollen insgesamt 86 Mrd. € in den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes fließen (davon 24 Mrd. € aus Mitteln des DB-Konzerns).

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

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

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs beschlossen

Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den SPNV beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8% dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: so stehen in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils 150 Mio.€ zusätzlich zur Verfügung. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8% angewendet wird, ergibt sich im Zeitraum 2020-31 eine Aufstockung von 5,2 Mrd. €.

Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erheblich erhöht. Die Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf etwa 665 Mio. € im Jahr 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8% dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

Von diesen Fördermaßnahmen wird voraussichtlich auch die DB Netz AG in den kommenden Jahren profitieren.

(31) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 21. Februar 2020

DB Netz AG
Der Vorstand
Frank Sennhenn
Jens Bergmann
Dr. Christian Gruß
Dr. Volker Hentschel
Ute Plambeck
Dr. Christian Runzheimer

Entwicklung des Anlagevermögens DB Netz Aktiengesellschaft

	Anschaffungs- und Herstellungskosten in Mio €		
	Vortrag zum 01.01.2019	Zugänge	Zuschüsse
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	52	27	-
(davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immat. Vermögensgegenstände)	(30)	(27)	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und	426	9	-1

Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

Werten	Vortrag zum 01.01.2019	Zugänge	Zuschüsse
	478	36	-1
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.208	26	-
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	641	25	-9
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	14.234	999	-901
	18.083	1.050	-910
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.508	1.192	-1.110
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	2	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	291	15	-4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.352	95	-30
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.318	5.041	-4.332
	38.554	7.393	-6.386
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	5	-
2. Beteiligungen	0	-	-
	1	5	-
Anlagevermögen gesamt	39.033	7.434	-6.387

Anschaffungs- und Herstellungskosten
in Mio €

	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	-	79
(davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immat. Vermögensgegenstände)	(0)	-	(57)
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	434
	0	0	513
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	1	-40	3.195
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	7	-7	657
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	94	-10	14.416
	102	-57	18.268
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	125	-218	16.497
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	2
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	3	-5	300
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	41	-16	1.442
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-271	37	2.793
	0	-259	39.302
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	6
2. Beteiligungen	-	-	0
	-	-	6
Anlagevermögen gesamt	-	-259	39.821

Abschreibungen
in Mio €

	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-2	-4	-
(davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immat. Vermögensgegenstände)	-	-	-

		Abschreibungen in Mio €	
	Vortrag zum 01.01.2019	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-339	-22	0
	-341	-26	0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	-554	0	-
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-329	-21	0
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-5.134	-212	0
	-6.017	-233	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	-12.319	-414	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-2	0	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-203	-14	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-834	-61	0
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-	-	-
	-19.375	-722	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	0	-	-
2. Beteiligungen	0	-	-
	0	-	-
Anlagevermögen gesamt	-19.716	-748	-

		Abschreibungen in Mio €	
	Zuschreibungen	Abgänge	Stand am 31.12.2019
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	-	-6
(davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immat. Vermögensgegenstände)	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	-	0	-361
	-	0	-367
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	-	11	-543
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	-	5	-345
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	-	7	-5.339
	-	23	-6.227
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	27	208	-12.498
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	-	0	-2
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	-	4	-213
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	-	16	-879
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	-	-	-
	27	251	-19.819
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	0
2. Beteiligungen	-	-	0
	-	-	0
Anlagevermögen gesamt	27	251	-20.186

		Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2019		Stand am 31.12.2018
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	73		50
(davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immat. Vermögensgegenstände)	(57)		(30)

	Buchwert in Mio €	
	Stand am 31.12.2019	Stand am 31.12.2018
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	73	87
	146	137
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.652	2.654
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	312	312
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	9.077	9.100
	12.041	12.066
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	3.999	4.189
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	87	88
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	563	518
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.793	2.318
	19.483	19.179
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6	1
2. Beteiligungen	0	0
	6	1
Anlagevermögen gesamt	19.635	19.317

Kapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019

	Anhang Pos.	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung)		402	509
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		721	715
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		2	2
Cashflow		1.125	1.226
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Finanzierungstätigkeit)		59	-13
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		-19	-17
Zahlungsunwirksame Erträge im Beteiligungsergebnis		-16	-14
Zu-/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-129	-235
Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-202	-193
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		-27	-70
Zinsaufwendungen/Zinserträge		184	209
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		975	893
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		87	125
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-36	-67
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-7.388	-6.819
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-5	0
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-1	-3
Erhaltene Zinsen		7	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		14	14
Cashflow aus Investitionstätigkeit		-7.322	-6.749
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-174	-199
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-) Krediten		-	0
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cash-Pooling		347	422
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		6.520	6.541
Rückzahlungen von Zuschüssen		-76	-38
Gezahlte Zinsen		-185	-203
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-509	-390

Anhang Pos.	2019 Mio. €	2018 Mio. €
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung	424	-281
Einzahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)	0	1
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	6.347	5.853
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	0	-3
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode	3	6
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23) 3	3

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB Netz Aktiengesellschaft Gesamt

(gemäß § 285 Nr. 11 und § 313 Absatz 2 HGB)

lfd. Nr.	Gesellschaft	Sitz	Währung	Eigenkapital in TLW ²	Jahresüberschuss / - fehlbetrag in TLW ²	EAV
1	DB Netz Aktiengesellschaft	Frankfurt am Main	EUR	8.778.144	0 ³	x
Verbundene Unternehmen Deutschland						
2	DB Fahrwegdienste GmbH	Berlin	EUR	2.678	0 ³	x
3	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	Frankfurt am Main	EUR	3.479	0 ³	x
4	DB broadband GmbH	Frankfurt am Main	EUR	5.025	0 ³	x
5	DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH	Berlin	EUR	25	0 ³	x
6	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH	Bodenheim am Rhein	EUR	908	0 ³	x
7	MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH	Hannover	EUR	254	-9	
Assoziierte Beteiligungen Deutschland						
8	EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV	Frankfurt am Main	EUR	0	0 ^{3, 6}	
9	Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH	Dresden	EUR	4.089	259 ^{3, 4}	
10	TIA GmbH	Augsburg	EUR	289	-2 ^{3, 6}	
11	TKN Terminal Köln-Nord GmbH	Köln	EUR	6	0 ^{3, 7}	
12	TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH	Nürnberg	EUR	2.295	698 ^{3, 4}	
Frankreich						
13	EWIV Atlantic Corridor	Paris	EUR	0	0 ^{3, 5}	
lfd. Nr.	Gesellschaft	Mitarbeiter ¹		unmittelbar %	Beteiligungen durchgerechnet %	über lfd. Nr.
1	DB Netz Aktiengesellschaft	44.506			100,00	
Verbundene Unternehmen Deutschland						
2	DB Fahrwegdienste GmbH	3.055		100,00	100,00	1
3	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	643		100,00	100,00	1
4	DB broadband GmbH	0		100,00	100,00	1
5	DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH	0		100,00	100,00	1
6	Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH	582		75,00	75,00	1
7	MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH	0		75,00	56,25	6
Assoziierte Beteiligungen Deutschland						
8	EEIG Corridor Rhine - Alpine EWIV			25,00	25,00	1

Ifd. Nr.	Gesellschaft	Mitarbeiter ¹	Beteiligungen		über Ifd. Nr.
			unmittelbar %	durchgerechnet %	
9	Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH		24,53	24,53	1
10	TIA GmbH		49,00	36,75	6
11	TKN Terminal Köln-Nord GmbH		49,00	36,75	6
12	TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH		25,00	18,75	6

Frankreich

13	EWIV Atlantic Corridor		25,00	25,00	1
----	------------------------	--	-------	-------	---

¹ Angaben entsprechen Vollzeitpersonen (Endbestand; ohne Auszubildende und Dual-Studierende)² Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS³ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss-/Fehlbetrag)⁴ Daten für Geschäftsjahr 2018⁵ Daten für Geschäftsjahr 2017⁶ Daten für Geschäftsjahr 2016⁷ Daten aus Liquidationsbilanz zum 01.07.2018

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 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 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 2019 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 beigelegte 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 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigelegte 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.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. 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).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die 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 sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

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

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 21. Februar 2020

**PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Detlef Reichenbach, Wirtschaftsprüfer
ppa. Peter Schulz, Wirtschaftsprüfer**

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2019

der DB Netz AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. Alle Aufsichtsratsmitglieder haben mindestens an 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 sechs Sitzungen abgehalten. Dabei wurden in vertiefter Aussprache insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

Der Aufsichtsratsvorsitzende stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 20. März 2019 mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Konzernführungskräfte, Obere und Leitende Führungskräfte im Deutschen Bahn Konzern 2019 unterrichtet. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit personellen Angelegenheiten des Vorstands befasst.

In seiner Sitzung am 12. Juli 2019 hat sich der Aufsichtsrat umfassend mit den netzrelevanten Ausbausteinen für die Dachstrategie „Starke Schiene“ beschäftigt.

In einer außerordentlichen Sitzung am 20. September 2019 hat sich der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Aufsichtsrat der DB Station&Service AG über den aktuellen Stand und die Ergebnisse der Verhandlungen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III berichten lassen.

In seiner Sitzung am 26. November 2019 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2020 beschäftigt und die Budgetplanung 2020 inklusive der in 2020 geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte zur Kenntnis genommen. Die Befassung mit der Mittelfristplanung 2020 bis 2024 wurde bis zur Überarbeitung der Mittel- und Langfristplanung des Konzerns zurückgestellt. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die Feststellungen zum Internen Kontrollsystem (IKS) informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat den Zielvereinbarungen für den Vorstand der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2020 zugestimmt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat eine Ergänzung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG beschlossen.

Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2019 u.a. fortlaufend über den aktuellen Stand auserwählter Großprojekte unterrichten lassen. Er verfolgte regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II. Der Aufsichtsrat erhielt Informationen über den aktuellen Aufklärungsstand der Sonderuntersuchung zu Beraterverträgen und das abschließende Untersuchungsergebnis für die DB Netz AG. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit den personalwirtschaftlichen Kennzahlen sowie mit der strategischen Personalentwicklung beschäftigt. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über die Dachstrategie „Starke Schiene“ informiert. Zudem wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte „Stuttgart 21“ und „NBS Ulm-Wendlingen“ berichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2019 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 gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 19. März 2020 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 2019 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

In einer weiteren außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 20. September 2019 wurden nachfolgende Veränderungen im Vorstand der DB Netz AG beschlossen:

Herr Dr. Christian Runzheimer wurde für den Zeitraum vom 01. Oktober 2019 bis zum 30. September 2022 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort „Finanzen/Controlling (I.NF)“ bestellt. Herr Dr. Runzheimer folgt Herrn Jens Bergmann, der sein Vorstandsmandat, zuständig für das Ressort „Finanzen/Controlling“ mit Ablauf des 30. September 2019 niedergelegt hat.

Herr Jens Bergmann wurde für den Zeitraum vom 01. Oktober 2019 bis zum 30. September 2024 als Nachfolger für Herrn Prof. Dr. Rompf, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. September 2019 niedergelegt hat, zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort „Netzplanung und Großprojekte (I.NG)“ bestellt.

Herr Dr. Christian Gruß wurde für den Zeitraum vom 01. Oktober 2019 bis zum 30. September 2022 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort „Vertrieb und Fahrplan (I.NM)“ bestellt. Herr Dr. Gruß folgt Herrn Dr. Thomas Schaffer, der sein Vorstandsmandat mit Ablauf des 30. September 2019 niedergelegt hat.

Frau Ute Plambeck wurde erneut für den Zeitraum vom 01. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2024 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort „Personal (I.NH)“ bestellt.

Im Rahmen eines schriftlichen Umlaufverfahrens wurde Herr Dr. Volker Hentschel für den Zeitraum vom 01. Dezember 2020 bis zum 30. November 2025 erneut zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort „Produktion (I.NP)“ bestellt.

Im Geschäftsjahr 2019 haben sich keine Änderungen in der Besetzung des Aufsichtsrates ergeben.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Prof. Dr. Rompf sowie Herrn Dr. Schaffer an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2019.

Berlin, im März 2020

Für den Aufsichtsrat

Ronald Pofalla, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 wurde am 19. März 2020 festgestellt.
