

A photograph of a railway yard at sunset. Multiple tracks curve through the scene, with overhead power lines and support structures. A high-speed train is visible on the right, and another train is on the left. The sky is a warm orange color, and the tracks are illuminated by the low sun. A red curved shape is in the top right corner.

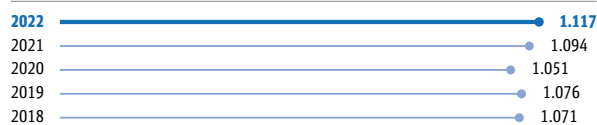
DB Netz AG Geschäftsbericht 2022

INHALT

1	→	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	33	→	Jahresabschluss
5	→	Bericht des Aufsichtsrats	47	→	Weitere Informationen
9	→	Lagebericht			

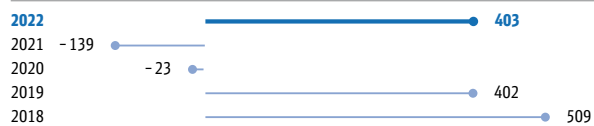
ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ / in Mrd. Trkm ¹⁾



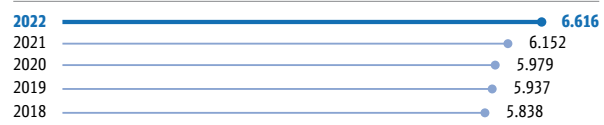
↗ 2022 zu 2021: +2,1%

ERGEBNIS NACH STEUERN ¹⁾ / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +542 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +7,5%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
Umsatz	6.616	6.152	+ 464	+ 7,5
Ergebnis nach Steuern ²⁾	403	-139	+ 542	-
Bilanzsumme per 31.12.	23.464	22.346	+ 1.118	+ 5,0
Anlagevermögen per 31.12.	22.395	21.255	+ 1.140	+ 5,4
Eigenkapital per 31.12.	10.689	9.389	+ 1.300	+ 18,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	8.958	9.408	- 450	- 4,8
Brutto-Investitionen	8.954	9.330	- 376	- 4,0
Netto-Investitionen ³⁾	1.723	1.719	+ 4	+ 0,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	47.936	46.695	+ 1.241	+ 2,7

LEISTUNGSKENNZAHLEN

	2022	2021	Veränderung absolut	Veränderung %
Betriebsleistung auf dem Netz in Mrd. Trkm ¹⁾	1.117	1.094	+ 23	+ 2,1
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören	418,4	413,7	+ 4,7	+ 1,1
Betriebslänge in km	33.356	33.288	+ 68	+ 0,2

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



DR. PHILIPP NAGL
Vorstandsvorsitzender
der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Geschäftsjahr 2022 blicken wir auf ein anforderungsreiches Jahr zurück. Nachfrage und Betriebsleistung waren sehr hoch und wachsend, wir haben mit den Verkehrsunternehmen wesentliche Beiträge zur Bewältigung der Ukraine- und der Energiekrise geleistet, wir spüren die Effekte des hohen Anlagenalters und bauen auf Rekordniveau. Die betriebliche Lage stellt unsere Kunden und uns daher nicht zufrieden. Dies haben wir zum Anlass genommen, eine neue Bewirtschaftung der Infrastruktur anzustoßen. Dazu gleich mehr.

Es gab aber auch Positives. Zu den Höhepunkten zählen gleich mehrere erfolgreich abgeschlossene Neu- und Ausbauprojekte: Seit Dezember 2022 sind Fernverkehrszüge zwischen Stuttgart und Ulm rund 15 Minuten schneller unterwegs. Mit der Neubaustrecke Wendlingen—Ulm ging ein erster Teil des Bahnprojekts Stuttgart—Ulm in Betrieb.

Im Norden wurde Deutschlands bisher einziger Tiefwasserhafen, der JadeWeserPort, im Dezember 2022 an das nationale und europäische Schienennetz angebunden. Dafür wurde der Untergrund der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven aufwendig ertüchtigt, die Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert.

Im Juni 2022, knapp ein Jahr nach der Flutkatastrophe in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen, waren bereits zahlreiche Hochwasserschäden behoben und der überwiegende Teil der Bahnstrecken wieder in Betrieb. Mit dem Wiederaufbau geht gleichzeitig die Verbesserung der Umweltfreundlichkeit einher: Der DB-Konzern hat mit den Ländern Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen, um die Strecken im Ahrtal und in der Eifel zukünftig zu elektrifizieren.

Insgesamt flossen 2022 rund 10,7 Milliarden Euro in Ausbau, Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen (Bruttoinvestitionen). Zusätzlich wurden rund 2,5 Milliarden Euro für die Instandhaltung aus Eigenmitteln ausgegeben. Ein effektives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Baubranche konnten die Einflüsse begrenzen, die von der Corona-Pandemie, von gestörten Lieferketten und von den aus dem Krieg in der Ukraine resultierenden Preissteigerungen und Materialengpässen ausgingen.

Auch der Schutz der kritischen Eisenbahninfrastruktur stand 2022 im Fokus. So wurde beispielsweise die Tätigkeit des Security Operations Centers (SOC) zum Management von IT-Sicherheitsvorfällen weiter ausgebaut und ein 24/7-Betriebsmodell implementiert. Die Verwundbarkeit der physischen Infrastruktur wurde uns am 8. Oktober 2022 vor Augen geführt. Bislang unbekannt gebliebene Saboteure durchtrennten in Berlin und Herne wichtige Kommunikationskabel, was immense betriebliche Einschränkungen in Norddeutschland nach sich zog. Gleichzeitig ist es gelungen, die Schäden innerhalb weniger Stunden zu überbrücken und noch am selben Tag zu reparieren. Auch für den physischen und personellen Schutz wurden entsprechende Maßnahmen entwickelt. Beispielhaft sei hier auf den Aufbau von 500 zusätzlichen Mitarbeitenden bei unserem Security-Dienstleister hingewiesen.

Die Sturmserie im Frühjahr sowie die Inspektion und der Austausch potenziell schadhafter Schwellen im Zusammenhang mit dem tragischen Unfall in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 haben uns spürbar gefordert und uns sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Prozentpunkte in der Pünktlichkeit gekostet.

Dabei hat sich das Marktumfeld weiterhin positiv entwickelt, sodass wir ein Wachstum von zwei Prozent über alle Verkehrsarten verzeichnen konnten. Neben deutlichen Ausweitungen im Fernverkehr blicken wir besonders auf eine erhöhte Nachfrage im Güterverkehr, unter anderem im Zuge der Energietransporte, zurück.

Um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, ist die Steigerung der Betriebsqualität und der Kapazität von großer Bedeutung. Der Koalitionsvertrag der Regierungskoalition auf Bundesebene sieht unter anderem vor, die Infrastruktureinheiten der Deutschen Bahn AG (DB AG) konsequent auf das Gemeinwohl auszurichten. Dafür stellen wir derzeit die Weichen.

Ziel ist es, für ein besseres Kundenerlebnis zu sorgen, indem die Infrastruktur hochverfügbar und für alle zugänglich gemacht sowie gezielt erweitert wird. So wird unter anderem für eine höhere Qualität, eine verbesserte Pünktlichkeit und sukzessive mehr Kapazität das hochbelastete Netz zum Hochleistungsnetz ausgebaut. Im Jahr 2022 haben wir die Vorbereitungen dafür gestartet.

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für das neue Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit vorgestellt – bis Ende des Jahrzehnts wird es über 9.000 Kilometer umfassen. Ein Instrument, um dieses Ziel zu erreichen, sind Generalsanierungen, bei denen alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt und verbessert werden. Die Generalsanierung des ersten Schienenkorridders wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke zwischen Mannheim und Frankfurt am Main) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich–Oberhausen sowie Hamburg–Berlin ausgewählt. Die Auswahl der weiteren Streckenabschnitte ab 2026 und die konkrete Umsetzung erfolgen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft sowie nach Entscheidung

des Bundes. Durch die Generalsanierungen werden sich die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern. Wir stehen in der Pflicht und gehen die immensen Herausforderungen systematisch an.

Die Basis für den Eisenbahnverkehr in Deutschland ist und bleibt ein robustes, verlässliches und zukunftsfähiges Bestandsnetz. Auch im Jahr 2022 haben wir dessen Modernisierung weiter fortgesetzt. Grundlage für das umfangreiche Modernisierungsprogramm ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III. Danach steht für einen Zeitraum von zehn Jahren ein Gesamtvolumen von rund 86 Milliarden Euro für Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen zur Verfügung – aus Bundes- und Eigenmitteln.

Im Oberbau planen wir, die Erneuerungsmenge zu erhöhen und das Brückenprogramm fortzusetzen. Allerdings entwickeln sich die Preise im Markt deutlich über den bisherigen Erwartungen, was zu Herausforderungen bei der Mengenumsetzung führt. Diese Entwicklung und der zunehmende Investitionsrückstau im Bestand erhöhen die Anspannung bei der Zielerreichung der LuFV-Qualitätskennzahlen deutlich. Wir haben deshalb Gespräche mit dem Bund zur Anpassung der LuFV an die neuen Entwicklungen gestartet.

Die DB Netz AG hat 2022 gegenüber dem Vorjahr rund 220 Millionen Euro mehr für die Instandhaltung des Netzes eingesetzt. Insbesondere haben wir ein umfangreiches Zusatzprogramm für mehr Kapazität und Pünktlichkeit in den nächsten Jahren und ein Sonderprogramm zum Austausch schadhafter Betonschwellen umgesetzt. Von Juli bis Ende August 2022 hatten Expert:innen des DB-Konzerns innerhalb weniger Wochen bundesweit rund 200.000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers überprüft. Die Arbeiten erfolgten vorsorglich, da im Zusammenhang mit dem Unfall bei Garmisch-Partenkirchen auch Schwellen dieses Bautyps von den ermittelnden Behörden geprüft werden. Die Erneuerung der als schadhaft identifizierten Schwellen kommt wie geplant voran – der DB-Konzern hat bis Ende 2022 nahezu alle daraus folgenden Einschränkungen behoben.

Mit der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) sichern wir die Zukunftsfähigkeit unseres Bestandsnetzes. Dessen Fundamente sind das European Train Control System (ETCS), digitale Stellwerke (DSTW) und das integrierte Leit- und Bediensystem (iLBS). Der Startschuss für die entsprechende Ausrüstung des Schienennetzes wurde bereits 2020 gegeben. Die für den Erfolg dieses Vorhabens notwendigen Voraussetzungen wurden gemeinsam mit dem Bund sowie der Branche definiert.

Leuchttürme für die DSD sind die Projekte der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main, die Durchfahrbarkeit des Transeuropäischen Netzkorridors Skandinavien–Mittelmeer sowie der Digitale Knoten Stuttgart (DKS). Für dessen Kern wurde die bauliche Umsetzung begonnen. Mit den bislang als gesichert anzusehenden Optimierungen werden beispielsweise auf der hochbelasteten S-Bahn-Stammstrecke rund 35 Prozent kürzere Zugfolgen erwartet.

Im Dezember 2022 ist erstmals auf dem Korridor Rhine-Alpine ein Streckenabschnitt mit ETCS Level 2 erfolgreich in Betrieb gegangen. In diesem Zusammenhang wurde erstmalig in Europa das Trackside-Approval-Verfahren der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) für eine ETCS-Level-2-Inbetriebnahme erfolgreich durchlaufen.

Das digitale Bahnsystem in der zweiten Stufe der Digitalisierung entfaltet weiter sein Potenzial: Beispielsweise ist das Advanced Train Lab – das Testlabor auf Schienen zur Erprobung neuer Technologien der Deutschen Bahn – im sogenannten Digitalen Testfeld Bahn unterwegs und erprobt das 5G-basierte Funksystem FRMCS (Future Railway Mobile Communication System). Zum anderen treiben wir das Ziel des hoch automatisierten Fahrens im höchsten Automatisierungsgrad (GoA4) durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz in verschiedenen Bereichen voran.

Der erfolgreiche Ansatz der PlanKorridore in hochbelasteten Abschnitten des Netzes mit übergreifenden Teams, in denen Disponent:innen der DB Netz AG und der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen gemeinsam für einen möglichst reibungsarmen und planmäßigen Betriebsablauf sorgen, wurde im Jahr 2022 auf den

Korridor Mannheim–Basel als fünften PlanKorridor Südwest ausgeweitet. Zusätzlich wurde für den Güterverkehr ein Ansatz entwickelt, der den gesamten überregionalen Zuglauf in den Fokus rückt. Dieser wird auf dem Abschnitt Emmerich–Basel des internationalen Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen umgesetzt. 2022 haben wir auch die Verwirklichung des europäischen Zielbildes weiter vorangetrieben, um die Anforderungen der grenzüberschreitend und international verkehrenden Kunden besser zu erfüllen. Wesentlich war 2022 unter anderem eine Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens für die Infrastrukturbetreiber von Schienenwegen, für die wir uns eingebracht haben.

Zudem haben wir unsere Anstrengungen bei Neueinstellungen und in der Aus- und Weiterbildung verstärkt, um die Besetzungssituation insbesondere in den Stellwerken zu stabilisieren. Um alle Aktivitäten der DB Netz AG effektiv umzusetzen, bedarf es rund 48.000 Mitarbeitender. Im Jahr 2022 konnten wir neben rund 4.300 neuen Kolleg:innen auch rund 1.000 Nachwuchskräfte bei der DB Netz AG begrüßen. Für das Jahr 2023 suchen wir rund 7.500 neue Kolleg:innen und zusätzlich 1.500 Nachwuchskräfte, mit denen wir gemeinsam unseren Beitrag für eine starke Schiene in Deutschland leisten. Im Jahr 2022 konnten wir rund 600 Nachwuchskräfte im Bereich der Fahrdienstleiter:innen und Weichenwärter:innen im Rahmen der Nachwuchssicherung an Bord holen. Auch in der Qualifizierung spielt die Digitalisierung eine wesentliche Rolle. Aus diesem Grund haben wir 2022 »virtuelle Klassenzimmer« etabliert. Weiter haben wir Vorbereitungen zur Qualifizierung unserer Mitarbeitenden für die DSD getroffen.

Mit Perspektive auf die finanziellen Eckdaten verlief das Geschäftsjahr 2022 sehr erfreulich. Mit dem Ergebnis nach Steuern von 403 Millionen Euro konnte nach dem negativen Ergebnis des Jahres 2021 eine erhebliche Ergebnisverbesserung erreicht werden. Das Ergebnis der DB Netz AG wurde über die Dividende der DB AG an den Bund abgeführt, der die Mittel im Rahmen der LuFV in das Bestandsnetz reinvestiert (sog. sogenannter Finanzierungskreislauf Schiene).

Parallel hat 2022 die im Koalitionsvertrag beschlossene Beschleunigungskommission Schiene (BKS) gewirkt und ihre Arbeit mit einem im Dezember 2022 veröffentlichten Bericht vollendet. Die Empfehlungen der Kommission sind ein weiteres klares Signal für den Schienensektor: Wenn der Gesetzgeber ihnen folgt, werden sie die gesamte Branche voranbringen können – sei es über den »Vorrang Schiene« im Planungsrecht oder über die Vereinfachung der Infrastrukturfinanzierung. Die von vielen Fachleuten getragene Kommission unterstützt unser Sanierungskonzept.

Die DB Netz AG stellt sich den aktuellen Herausforderungen und wird den eingeschlagenen Weg konsequent weiterverfolgen.

Freundliche Grüße

Ihr



Dr. Philipp Nagl
Vorstandsvorsitzender
der DB Netz AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



BERTHOLD HUBER
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Netz AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt sechs Sitzungen abgehalten. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

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

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner außerordentlichen Sitzung am 8. Februar 2022 hat der Aufsichtsrat einer methodischen Neufassung der kurzfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Netz AG sowie einer Anpassung der persönlichen Zielvereinbarungen für das Geschäftsjahr 2022 für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt. Zudem wurde der Aufsichtsrat u. a. über die Auswirkungen der Ausbreitung der Corona-Variante Omikron auf die Personalsituation bei der DB Netz AG unterrichtet.

In seiner Sitzung am 16. März 2022 stimmte der Aufsichtsrat einer Änderung der Geschäftsordnung sowohl des Aufsichtsrats als auch des Vorstands der DB Netz AG zu. Zudem hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 befasst. Außerdem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für den Vorstand der DB Netz AG informiert. Weiterhin hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2021 sowie mit der Auszahlung der kurz- und langfristigen variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder beschäftigt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat einer methodischen Neufassung der langfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 3. August 2022 wählte der Aufsichtsrat u. a. einen neuen Aufsichtsratsvorsitzenden.

In seiner Sitzung am 12. September 2022 wurde dem Aufsichtsrat umfassend der Lagebericht des Vorstands inkl. der Feststellungen zum internen Kontrollsystem vorgestellt.

Im Rahmen der außerordentlichen Sitzung am 2. November 2022 wurde der Aufsichtsrat über den aktuellen Sachstand zum Ausfall der Zugfunksteuerung GSM-R am 8. Oktober 2022 informiert.

In seiner Sitzung am 30. November 2022 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der vorgelegten Planung beschäftigt und die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2023 einschließlich der im Geschäftsjahr 2023 geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte zur Kenntnis genommen. Des Weiteren hat sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Lage einschließlich ausgewählter strategischer Themen informieren lassen. Ferner hat der Aufsichtsrat einer methodischen Anpassung der kurzfristigen Vergütung für den Vorstand der DB Netz AG sowie der Zielvereinbarungen für das Geschäftsjahr 2023 für den Vorstand der DB Netz AG zugestimmt. Außerdem stimmte der Aufsichtsrat einer Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zu.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2022 kontinuierlich über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen bei der DB Netz AG informiert. So wurde der Aufsichtsrat u. a. über die Auswirkungen der Sturmlagen im Februar und Mai 2022, den schweren Zugunfall am 3. Juni 2022 bei Garmisch-Partenkirchen und die diesbezüglichen weiteren Erkenntnisse sowie über die Auswirkungen des russisch-ukrainischen Krieges informiert. Ferner wurde der Aufsichtsrat über die geplanten umfassenden Maßnahmen im sog. hochausgelasteten Netz in Kenntnis gesetzt. Zudem erfolgte eine fortlaufende Unterrichtung über den aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte. Ferner verfolgte der Aufsichtsrat regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand der Projekte Stuttgart 21 und NBS Ulm–Wendlingen schriftlich berichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2022 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 22. März 2023 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2022 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 2022 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Nicole Knapp wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 7. März 2022 mit sofortiger Wirkung als Nachfolgerin von Dr. Meike Niedbal, die ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 28. Februar 2022 niedergelegt hat, gewählt.

Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 2. Juni 2022 wurde Frau Katrin Dornheim mit sofortiger Wirkung als Nachfolgerin für Frau Uta Trusch, die ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Mai 2022 niedergelegt hat, in den Aufsichtsrat bestellt.

Darüber hinaus wurden Herr Matthias Gastel sowie Herr Berthold Huber in der außerordentlichen Hauptversammlung am 11. Juli 2022 mit Wirkung zum 1. August 2022 als Nachfolger von Herrn Ulrich Lange, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Juli 2022 niedergelegt hat, sowie als Nachfolger von Herrn Ronald Pofalla, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 30. April 2022 niedergelegt hat, gewählt.

Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 25. Juli 2022 wurde Herr Holger Miksch mit Wirkung zum 1. August 2022 als Nachfolger von Herrn Fred Nowka bestellt, dessen Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 31. Juli 2022 bedingt durch seinen Eintritt in den Ruhestand endete.

Frau Karin Dannheisig-Lehr wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 22. November 2022 mit sofortiger Wirkung als Nachfolgerin für Frau Martina Kohlhaas, die ihr Aufsichtsratsmandat mit Ablauf des 7. Oktober 2022 niedergelegt hat, gewählt.

In der außerordentlichen Aufsichtsratsitzung am 3. August 2022 wurde Herr Berthold Huber zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Gem. der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Netz AG gehört der Aufsichtsratsvorsitzende dem Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (Vermittlungsausschuss) sowie dem Präsidialausschuss an. Am 30. November 2022 wurde Frau Karin Dannheisig-Lehr als Vertreterin der Anteilseigner von diesen in den Vermittlungsausschuss und vom gesamten Aufsichtsrat in den Präsidialausschuss gewählt.

Der Aufsichtsrat spricht den im Jahr 2022 ausgeschiedenen Mitgliedern an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 3. August 2022 wurden nachfolgende Veränderungen im Vorstand der DB Netz AG beschlossen:

Herr Dr. Philipp Nagl wurde für den Zeitraum vom 15. August 2022 bis zum 14. August 2025 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Vorsitzender, bestellt. Herr Dr. Nagl folgt Herrn Frank Sennhenn, der sein Vorstandsmandat, zuständig für das Ressort Vorsitzender, mit Ablauf des 14. August 2022 niedergelegt hat.

Herr Dr. Christian Runzheimer hat sein Vorstandsmandat, zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling, mit Ablauf des 31. August 2022 niedergelegt. Herrn Jens Bergmann wurde im Rahmen seiner laufenden Bestellzeit als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG ab dem 1. September 2022 die Zuständigkeit für das Ressort Finanzen/Controlling übertragen. Der Aufsichtsrat stimmte ferner der vertretungsweisen Übernahme des Ressorts Infrastrukturplanung und -projekte durch Herrn Jens Bergmann für den Zeitraum ab 1. September 2022 befristet bis zur Nachbesetzung des Ressorts zu.

In der Aufsichtsratssitzung am 30. November 2022 wurden nachfolgende Veränderungen im Vorstand der DB Netz AG beschlossen:

Frau Heike Junge-Latz wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement, bestellt. Frau Junge-Latz folgt Herrn Dr. Volker Hentschel, der sein Vorstandsmandat, zuständig für das Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement, mit Ablauf des 31. Dezember 2022 niedergelegt hat.

Herr Heinz Siegmund wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, zuständig für das Ressort Personal, bestellt. Herr Siegmund folgt Frau Ute Plambeck, die ihr Vorstandsmandat, zuständig für das Ressort Personal, mit Ablauf des 31. Dezember 2022 niedergelegt hat.

Frau Ingrid Felipe wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 zum Vorstandsmitglied der DB Netz AG, verantwortlich für das Ressort Infrastrukturplanung und -projekte, bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Plambeck, Herrn Sennhenn, Herrn Dr. Hentschel sowie Herrn Dr. Runzheimer an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2022.

Berlin, im März 2023

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Netz AG

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

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

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

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

WEITERE UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA-UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DBAG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen.

Der Bund setzte die Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2022 fort:

- Die coronabedingte Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr wurde infolge der Nachfrageerholung bis Ende 2022 auf reduziertem Niveau fortgesetzt.
- Der Entfall der Dividendenzahlung der DBAG für das Vorjahr wurde – da die Dividendenzahlung entsprechend der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zur Finanzierung von Ersatzinvestitionen in die Infrastruktur vorgesehen ist – auch 2022 vollständig durch Bundesmittel (zusätzliche Investitionszuschüsse) ersetzt.

- Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wurde ebenfalls 2022 fortgesetzt. Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig.

BREITES MASSNAHMENPAKET FÜR UKRAINE

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

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

TEMPORÄRE EINFÜHRUNG 9-EURO-TICKET

Von Anfang Juni bis Ende August 2022 gab es das 9-Euro-Ticket in Deutschland. Den Erfolg dokumentieren insgesamt rund 52 Millionen verkaufte 9-Euro-Tickets und etwa zehn Millionen Abonnent:innen im deutschen öffentlichen Personennahverkehr, die das vergünstigte Ticket über die drei Monate automatisch erhalten haben. Laut dem Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben 10 % der Käufer:innen des 9-Euro-Tickets auf mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten verzichtet. Dadurch konnten rund 1,8 Mio. t CO₂ eingespart werden. Dabei zeigte sich: Die Zufriedenheit der Nutzer:innen mit dem 9-€-Ticket war sehr hoch, 88 % der Nutzer:innen des 9-€-Tickets waren mit der letzten Fahrt zufrieden oder vollkommen zufrieden. Gleichzeitig war das hohe Fahrgastaufkommen eine riesige Kraftprobe für das Gesamtsystem des DB-Konzerns und eine enorme Herausforderung für die DB-Mitarbeitenden vor Ort.

AUFBAU EINES HOCHLEISTUNGSNETZES FÜR MEHR ZUVERLÄSSIGKEIT UND WACHSTUM

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Schieneninfrastruktur vorgestellt. Die Hochleistungskorridore sollen die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Diese erstrecken sich heute über rund 10 % des Gesamtnetzes. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die

Länge dieses hochbelasteten Netzes durch Mehrverkehre von derzeit rund 3.500 km auf voraussichtlich über 9.000 km bis zum Ende dieses Jahrzehnts anwachsen und damit der Anteil am Gesamtnetz deutlich steigen.

Angaben zur Gesellschaft

EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DBAG und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr die Neustrukturierung des Vorstandsressorts Personenverkehr beschlossen. Die Bündelung der beiden Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio im Vorstandsressort Personenverkehr wurde zum 30. Juni 2022 aufgelöst. Ab dem 1. Juli 2022 wird das Geschäftsfeld DB Fernverkehr durch das neu geschaffene Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das ebenfalls neu geschaffene Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

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

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

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHRE

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 verbesserte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr nach einem Verlust von –139 Mio. € um 542 Mio. € auf 403 Mio. € und entsprach damit den Erwartungen. Auch die Trassennachfrage erhöhte sich erwartungsgemäß und lag mit 1.117 Mio. Trkm um 2 % über dem Vorjahreswert von 1.094 Mio. Trkm.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung im Sinne des Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2022 für die DB Netz AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2022 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Netz AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Netz AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehört per 31. Dezember 2022 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mit-

glieder Vertreter:innen des Anteilseigners und zehn Vertreter:innen der Arbeitnehmenden sind. Die Vertreter:innen des Anteilseigners werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Seite der Arbeitnehmenden werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte die Delegiertenversammlung wie im Vorjahr nicht stattfinden und die Vertreter:innen der Arbeitnehmenden wurden per Gerichtsbeschluss bestellt. Dem Aufsichtsrat gehören per 31. Dezember 2022 sieben Frauen an.

	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2024
FRAUENANTEIL / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	16,7	16,7	33,3
Aufsichtsrat	35,0	35,0	35,0
Erste Führungsebene	20,8	20,6	29,2
Zweite Führungsebene	18,7	22,4	23,7

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst.

Bis etwa zur Jahresmitte wuchs die deutsche Wirtschaft 2022 deutlich. Treiber war v. a. der private Konsum, der nach dem coronabedingten Einbruch wieder kräftig zulegte. Positiv wirkte sich hier der nach wie vor robuste Arbeitsmarkt mit einem sehr hohen Beschäftigungsniveau aus. Dämpfend wirkte sich im Jahresverlauf dagegen zunehmend die stark steigende Inflation aus. Insbesondere die Preise für Energie und – moderater – für Lebensmittel legten nach Beginn des Ukraine-Kriegs deutlich zu. Durch die gestiegenen Preise sanken die Reallöhne und infolgedessen auch die Nachfrage.

Durch den Ukraine-Krieg wurden auch Lieferketten gestört, die für die stark in die internationale Arbeitsteilung eingebundene deutsche Industrie wichtig sind. Noch stärker wirkte sich hier die zeitweise Blockade chinesischer Häfen infolge der Null-Covid-Politik Chinas aus. Viele Branchen wurden in ihrem Wachstum zudem durch den immer stärker werdenden Arbeitskräftemangel beschränkt. In der Folge stagnierte die Industrieproduktion in Deutschland 2022 deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Besonders schwach entwickelte sich die energieintensive Chemiebranche. Die ebenfalls schwache Entwicklung der Baubranche resultierte v. a. aus dem insgesamt gestiegenen Zinsniveau, das die Nachfrage deutlich dämpfte. Dagegen entwickelte sich die Auto-

mobilproduktion besser als im Vorjahr. Die Entwicklung wurde durch hohe Auftragsbestände und neue Fahrzeugmodelle, insbesondere mit E- und Hybridantrieben, gestützt. Dämpfend wirkten auch hier niedrigere Reallöhne. Von der guten Entwicklung in dieser deutschen Schlüsselbranche profitierten auch andere Industrien, wie z. B. der Maschinenbau.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen zugute. Eine im internationalen Maßstab strenge Regulierung stellt neben den konzerninternen Verhaltensregeln die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher. So blieb auch 2022 die Zahl der konzernexternen Infrastrukturkunden auf hohem Niveau stabil.

TRASSENNACHFRAGE ERHOLT SICH ÜBER ALLE VERKEHRSARTEN

Der Absatz der DB Netz AG in Deutschland lag im Berichtsjahr bei 1.117 Mio. Trassenkilometern (Trkm). Die Trassennachfrage erhöhte sich und lag um 2 % über dem Vorjahreswert von 1.094 Mio. Trkm.

Der Anstieg von 23 Mio. Trkm erfolgte über alle Verkehrsarten und geht im Schienenpersonenverkehr im Wesentlichen auf Ausweitungen im Schienenpersonenfernverkehr sowie den Wegfall der negativen Einflüsse durch Streik und Unwetter des Jahres 2021 zurück. Darüber hinaus war im Schienengüterverkehr ein konjunkturell bedingtes Wachstum, u. a. aufgrund der Energietransporte, zu verzeichnen. Zusätzlich wirkten geringere Verkehrsausfälle infolge der Corona-Pandemie positiv auf das Absatzergebnis.

Der Marktanteil der DB-konzernexternen Kunden blieb 2022 nahezu auf dem Niveau des Vorjahres, die Trassennachfrage lag im Berichtsjahr mit 418 Mio. Trkm um 5 Mio. Trkm über dem Vorjahreswert (+1 %). Bei den DB-konzerninternen Kunden stieg die Trassennachfrage um 19 Mio. Trkm auf 699 Mio. Trkm (+3 %) gegenüber dem Vorjahreswert.

Von der Gesamtnachfrage entfielen wie in 2021 rund 75 % auf den Personen- und rund 25 % auf den Güterverkehr (inkl. sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr lag damit im Rahmen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKTANTEIL

Der deutsche Personenverkehr war auch 2022 von den weitreichenden Auswirkungen und dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie geprägt. Die Verkehrsnachfrage war insbesondere im ersten Jahresdrittel 2022 im Vergleich zum vorpandemischen Niveau reduziert. Im weiteren Jahresverlauf 2022 zog die Verkehrsnachfrage jedoch infolge der weitgehenden Aufhebung von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie deutlich an. Zusätzlich förderten politische Maßnahmen, wie das 9-Euro-Ticket und der bundesweite Tankrabatt, den Personenverkehr in den Sommermonaten. Insgesamt verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete 2022 einen starken Verkehrsleistungszuwachs.

Der Schienenpersonennahverkehr profitierte besonders von der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022. Die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr war geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende nach den starken coronabedingten Einschränkungen im Vorjahr. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt stieg im ersten Quartal 2022 deutlich gegenüber dem Vorjahresquartal. In den Monaten Mai und Juni 2022 erreichten die Fahrgastzahlen des DB-Konzerns dank Nachholeffekten im Privatreisesegment kurzfristig sogar Werte, die über dem Vor-Corona-Niveau lagen. Gestützt wurde die Entwicklung 2022 durch weitreichende Angebotsausweitungen der Bahnen. FlixTrain erweiterte sein Streckennetz ab Mai 2022 um drei neue Strecken und bot somit Reisen zu insgesamt rund 70 Zielen an. Auch die österreichische WESTbahn hat ihr Angebot ausgeweitet und verkehrt seit April 2022 auf der Relation Wien–München. Die Schienenpersonenfernverkehrsanbieter reagieren damit angebotsseitig auf die steigende Nachfrage und den gesellschaftlichen Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stieg ebenfalls deutlich an.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Nach einem von Aufholeffekten geprägten starken Auftakt 2022 ebte das Nachfragewachstum nach Transportleistungen im Jahresverlauf ab. Den Beginn des negativen Trends markierte der Ausbruch des Ukraine-Kriegs, wobei die Belastung des Marktumfelds in der Kombination unterschiedlicher Faktoren begründet ist. Massive Energie- und Kraftstoffkostensteigerungen belasteten die Kostenseite von

Transporteuren, insbesondere kleinere Eisenbahnverkehrsunternehmen und Speditionen sind hierdurch existenziell gefährdet. Energieintensive Branchen senkten ihre Produktion, da die gestiegenen Faktorkosten am Markt nicht weitergegeben werden konnten. Dies führte zu deutlichen Rückgängen der Transportmengen. Starke Zuwächse zeigten hingegen die Transporte fossiler Energieträger infolge des verstärkten Einsatzes in der Stromerzeugung. Auch der kombinierte Verkehr verzeichnete trotz eines rückläufigen Konsumklimas ein moderates Wachstum. Die schon in den Vorjahren bestehenden coronabedingten Einschränkungen in den Lieferketten sowie die daraus resultierenden knappen Materialressourcen hielten noch an, flachten in der zweiten Jahreshälfte 2022 jedoch deutlich ab.

Neben weltpolitischen und konjunkturbedingten Herausforderungen blieb der Personalmangel in der Transportbranche akut. Die Güterverkehrsleistung in Deutschland bewegte sich 2022 etwa auf Vorjahresniveau.

Der Schienengüterverkehr startete nach einem von Aufholeffekten geprägten starken Vorjahr ebenso kräftig in das Jahr 2022, verzeichnete jedoch ab März 2022 eine deutliche Eintrübung der Nachfrage. Dies zeigte sich v. a. bei den von den steigenden Energiekosten betroffenen Chemie- und Papiertransporten, auch die Nachfrage nach Stahltransporten verzeichnete deutliche Rückgänge. Die erwartete zweistellige Erholung der in den Corona-Jahren um die Hälfte eingebrochenen Automobiltransporte fiel aufgrund des sich erst ab dem zweiten Halbjahr 2022 auflösenden Halbleitern Mangels schwächer aus. Einen deutlichen Leistungsanstieg verzeichneten hingegen Kohle- und Erd- sowie Mineralöltransporte. Insgesamt wuchs die Verkehrsleistung der Güterbahnen leicht. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs stieg aufgrund der besseren Entwicklung im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern. Die DB-konzernexternen Bahnen entwickelten sich moderat und konnten überdurchschnittlich von den gestiegenen Kohleverkehren und den hohen Auftragsbeständen der Bauindustrie profitieren. Die DB-konzerninternen Gesellschaften verzeichneten hingegen leichte Rückgänge.

Der Straßengüterverkehr startete annähernd so stark wie die Schiene in das Jahr 2022. Dies lag neben Basiseffekten an positiven Konjunkturimpulsen. Im weiteren Jahresverlauf 2022 verlor die Entwicklung jedoch spürbar an Dynamik. Gründe hierfür waren die schwächere Entwicklung von Transporten in vom Lkw dominierten Branchen wie z. B. der Maschinenbau- und der Konsumgüterindustrie. Auch der Chemiesektor hemmte die Transportnachfrage weiter. Die für die Straße bedeutende Baubranche verzeichnete aufgrund der steigenden Zinsen im zweiten Halbjahr 2022 spürbare Auftragsrückgänge. Der Marktanteil ging gegenüber 2021 leicht zurück.

Nach einem starken Jahresstart verlor die Binnenschifffahrt ab März 2022 insgesamt spürbar an Dynamik. Transporte für bereits im Vorjahr dominierende Branchen wie Kohle, Erze, Steine/Erden verzeichneten zunächst kräftige Zuwächse. Bei den Containertransporten stieg die Leistung leicht an, ihr Anteil am Gesamtvolumen ist jedoch zu gering, um einen spürbaren Einfluss zu haben. Für einen dramatischen Einbruch der Verkehrsleistung sorgten die Auswirkungen des Niedrigwassers im Rhein ab Juli 2022. Die Pegelstände erholten sich erst wieder ab September 2022. Die Verkehrsleistung legte im letzten Quartal 2022 getrieben durch die starke Nachfrage binnenschiffaffiner Güter zwar wieder deutlich zu, dennoch verzeichnete die Binnenschifffahrt 2022 insgesamt einen kräftigen Nachfragerückgang und verlor Marktanteile.

Politisches Umfeld

ZUSÄTZLICHE UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENVERKEHR DURCH DEN BUNDESHAUSHALT 2022

Anfang Juni 2022 wurde der Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Die späte Verabschiedung war auf den Wechsel der Legislaturperiode zurückzuführen. Bis zum Beschluss galt eine vorläufige Haushaltsführung.

Für die Schiene gab es im Bundeshaushalt 2022 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen gegenüber dem Vorjahr:

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

BUNDESHAUSHALT 2023 BESCHLOSSEN

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

- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege werden von 1,9 Mrd. € (2022) auf 2,0 Mrd. € erhöht.
- Die Dotierung für den ERTMS-Titel (European Rail Traffic Management System; europäisches Eisenbahnverkehrssystem) zur Digitalisierung steigt von 612 Mio. € auf 638 Mio. €.
- Für Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Umsetzung des Deutschland-Takts sind 2023 58 Mio. € eingeplant (2022: 11 Mio. €).
- Die Mittel für attraktive Bahnhöfe werden von 165 Mio. € auf 262 Mio. € erhöht und eine Aufwandsförderung ermöglicht.
- Die Förderung des Einzelwagenverkehrs wird mit einer Erhöhung der Anlagenpreisförderung von 40 Mio. € auf 85 Mio. € sowie der Einführung eines zusätzlichen Förderinstruments i. H. v. von 80 Mio. € deutlich gestärkt.
- Darüber hinaus wird die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht.
- Für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr sind 2023 Mittel i. H. v. 130 Mio. € vorgesehen (2022: 552 Mio. €).
- Die zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden insbesondere für den Bedarfsplan, den ERTMS-Titel, attraktive Bahnhöfe und die neue Förderung für den Einzelwagenverkehr eingeplant.
- Neben der Erhöhung dieser Schienentitel wurden im Rahmen des im Dezember 2022 beschlossenen Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel bereits ab 2022 zusätzlich um 1 Mrd. € jährlich erhöht und darüber hinaus die jährliche Dynamisierung ab 2023 auf 3 % angepasst (bisher: 1,8 %).

ENTLASTUNGSPAKET DER BUNDESREGIERUNG

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

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

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

Im September 2022 beschloss der Koalitionsausschuss ein drittes Unterstützungspaket mit einem Volumen von mehr als 65 Mrd. €. Für die Bundesländer sind jährlich 1,5 Mrd. € zusätzlich für ein bundesweites Nahverkehrsticket (Deutschland-Ticket) vorgesehen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag aufbringen. Darüber hinaus sieht das Paket eine Aufstockung der Haushaltsmittel 2023 für die Schiene um 500 Mio. € und 1 Mrd. € für Verpflichtungsermächtigungen in den Folgejahren vor. Neben zusätzlichen Mitteln für die Schieneninfrastruktur wird damit auch die Förderung für den Einzelwagenverkehr deutlich aufgestockt.

ABWEHRSCHEIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS

Mit einem finanziellen »Abwehrrschirm« federt der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wird der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus soll die Finanzierung der Gaspreisbremse und der Strompreisbremse erfolgen. In einem ersten Schritt wurden Haushalte und Gewerbe entlastet, indem ihnen im Dezember 2022 grundsätzlich ein Zwölftel des Gas- und Wärme-Jahresverbrauchs kostenfrei geliefert wurde. Die Energielieferanten erhalten für ihre entfallenen Erlöse einen Ausgleich durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Die Strom- und Gaspreise werden anschließend für ein Grundkontingent des Verbrauchs von Haushalten und Unternehmen befristet gesetzlich begrenzt. Mittel aus dem WSF werden auch dafür genutzt, Zuschüsse für die Strompreisbremse bereitzustellen,

sofern die Abschöpfung der Überschusserlöse aus der Stromerzeugung hierfür nicht ausreicht. Die erforderlichen Gesetze – Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz – sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird – vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung – durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet.

ECKPUNKTE KLIMASCHUTZ-SOFORTPROGRAMM

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

Ende Oktober 2022 wurde die Ressortabstimmung für die Eckpunkte eines Klimaschutz-Sofortprogramms eingeleitet. Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm soll die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren. Der vorgelegte Entwurf der Eckpunkte bündelt die im laufenden Jahr beschlossenen und noch zu beschließenden Maßnahmen, die für den Klimaschutz relevant sind.

Ferner umfasst das Papier Elemente einer Novelle des Klimaschutzgesetzes.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern Antriebswechsel Pkw, Antriebswechsel Lkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung sowie Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Stärkung Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert. Eine Verständigung darüber soll innerhalb der Bundesregierung bis zum Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

KRISE DER ERDGASVERSORGUNG

Vor dem Hintergrund der stark verminderten Exporte russischen Erdgases in die Europäische Union hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz am 23. Juni 2022 die Alarmstufe (zweite Warnstufe) des Notfallplans Gas ausgerufen. Außerdem wurden bereits zahlreiche Gesetzesänderungen zur Sicherung der Energieversorgung beschlossen. Nach dem novellierten Energiewirtschaftsgesetz dürfen Kohlekraftwerke, die bereits stillgelegt waren oder in Kürze hierzu vorgesehen sind, an den Strommarkt zurückkehren. Außerdem kann der Verbrauch von Erdgas zur Verstromung begrenzt werden. Allerdings sind Kraftwerke zur Erzeugung von Fahrstrom für Eisenbahnen aufgrund ihrer Systemrelevanz hiervon auszunehmen. Auf der Grundlage des novellierten Energiesicherungsgesetzes können Erdgasversorger bei einer eingeschränkten Importlage außerordentliche Preis Anpassungen vornehmen. Um einen Krisenfall zu vermeiden, wurde der Bund ermächtigt, eine Verordnung zum schienen-

gebundenen Transport von Energieträgern zu schaffen (Energiesicherungstransportverordnung; EnSiTrV). Mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz werden Bau und Betrieb von neuen Terminals und Leitungen für den Import von Liquefied Natural Gas (LNG) nach Deutschland erheblich beschleunigt, was der Aufrechterhaltung einer sicheren Erdgasversorgung dient.

ENERGIESICHERUNGSTRANSPORT-VERORDNUNG IN KRAFT GETRETEN

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

MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht. Als wesentliches Element geht daraus der Deutschland-Takt hervor. Im August 2021 hatte das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde. Am 24. Juni 2022 fand die erste Regionalkonferenz zum Deutschland-Takt in Mainz statt. In diesem Rahmen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing über den Deutschland-Takt und dafür geplante Ausbaumaßnahmen im Südwesten Deutschlands informiert. Weitere drei Regionalkonferenzen folgten im Berichtsjahr.

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

BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Branchenverbände sowie der DB-Konzern waren eingebunden. Die Kommission macht umfassende Handlungs-

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

NACHFOLGE 9-EURO-TICKET

Bei der Konferenz der Ministerpräsident:innen am 2. November 2022 haben sich Bund und Länder auf die Einführung eines bundesweit gültigen Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr unter dem Namen »Deutschland-Ticket« zum Preis von 49 € pro Monat geeinigt. Das Ticket soll im monatlich kündbaren Abonnement digital vertrieben werden. Bund und Länder beteiligen sich je zur Hälfte an der Finanzierung des Tickets i. H. v. je 1,5 Mrd. € pro Jahr. Die Beteiligten streben eine Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 an.

ERHÖHUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

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

SCHAFFUNG EINES HOCHLEISTUNGNETZES

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

MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u. a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt »Masterplan Konnektivität Schiene« initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH unterstützt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege die Mitwirkung und damit das Ziel des Bundes, eine umfassende Glasfaserversorgung bis 2030 sicherzustellen. In seiner Gigabitstrategie schreibt der Bund dazu passende Rahmenbedingungen fest und flankiert mit der Initiative »5G am Gleis« einen synergetischen Mobilfunkausbau entlang der Gleise. Die 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes regelt die Bedingungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur und sieht als ein neues Ziel der Frequenzregulierung vor, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten.

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

MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr bietet die Basis für eine anteilige Förderung von Projekten in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik. Als weitere Maßnahme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs werden seit 2020 die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung gefördert. Die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse wurde evaluiert und mit neuen Fördermöglichkeiten im März 2021 veröffentlicht. Die ebenfalls aus dem Masterplan resultierende Trassenpreisförderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018. Der Haushaltsansatz wurde für 2023 von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht. Die Förderrichtlinie ist derzeit bis Juni 2023 befristet, soll jedoch nach erfolgter Evaluierung verlängert werden. Die Überarbeitung der Förderrichtlinie findet derzeit statt.

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

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

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

TRASSENPREISE FÜR 2023 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 28. Februar 2022 hat die Bundesnetzagentur die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2023 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Schienenpersonenfernverkehr um 4,0 %, für den Schienengüterverkehr um 2,3 % und für den Schienenpersonennahverkehr um 1,8 % steigen. Die gegenüber den Vorjahren höheren Dynamisierungsraten im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr ergeben sich daraus, dass nach einer Änderung des § 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) entfallene sonstige betriebliche Erträge aus Infrastrukturanschlussverträgen i. H. v. rund 18 Mio. € in das TPS eingepreist wurden. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2023/2024 wurde Anfang Oktober 2022 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der Bundesnetzagentur hierzu steht noch aus.

ZIVILVERFAHREN ZU INFRASTRUKTUR-NUTZUNGSENTGELTEN

Es sind weiterhin eine Vielzahl an Streitigkeiten zu den Trassen- und Stationsentgelten bei den Zivilgerichten anhängig. Dabei geht es um die Frage, ob und nach welchen Maßstäben die Zivilgerichte die regulierten Entgelte überhaupt einer weiteren zivilgerichtlichen Bewertung unterziehen dürfen. Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) 2011 konnten Eisenbahninfrastrukturnutzungsentgelte auf Grundlage der Rechtslage vor Inkrafttreten des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zivilgerichtlich am Maßstab des § 315 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) auf ihre Billigkeit überprüft werden, auch wenn sie regulierungsrechtlich wirksam waren. Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied 2017, dass eine Billigkeitskontrolle von Wegeentgelten durch Zivilgerichte gem. § 315 BGB unvereinbar mit dem europäischen Eisenbahnrecht ist. Der BGH hielt daraufhin aber weiterhin an einer Überprüfung durch die Zivilgerichte am Maßstab des Kartellrechts fest. Mit Urteilen vom 8. Februar 2022 hat der BGH die DB Netz AG erstmals zur Rückzahlung von Regionalfaktorentgelten rechtskräftig verurteilt. Am 27. Oktober 2022 hat der EuGH in einem Vorabentscheidungsverfahren die Anwendbarkeit des Kartellrechts auf Eisenbahninfrastrukturentgelte durch die Zivilgerichte grundsätzlich bejaht, dies allerdings an die Bedingung geknüpft, dass zuvor die Regulierungsbehörde befasst wird, an deren Entscheidung sich die Zivilgerichte orientieren müssen (EuGH, C-721/20 – DB Station&Service). Unter Bezugnahme auf das Urteil des EuGH hat die Bundesnetzagentur ein Verfahren zur Überprüfung der in Streit stehenden Altentgelte eröffnet. Der weitere Fortgang der Verfahren ist offen.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Die von der DB Netz AG im Berichtsjahr erzielten Umsatzerlöse i. H. v. 6.616 Mio. € lagen um 464 Mio. € (+ 8 %) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 6.152 Mio. €). Der hierfür maßgebliche Anstieg bei den Trassenerlösen geht auf Preis- anpassungen zum Fahrplanwechsel und die Ausweitung der Trassennachfrage im Personenfernverkehr zurück. Verkehrsausfälle wie im Vorjahr (im Wesentlichen durch Corona-Pandemie, Sturmtief Bernd und Streiks) waren im Berichtsjahr in geringerem Umfang zu verkraften. Zudem hatten sich im Vorjahr noch Rückstellungszuführungen für zurückzuerstattende Trassenentgelte erlösmindernd ausgewirkt. Die Erlöse aus Schrottverkäufen verzeichneten einen Anstieg.

Mit 87 % (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 2.220 Mio. € (im Vorjahr: 1.980 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 34 % (im Vorjahr: 32 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr bei 4.396 Mio. € (im Vorjahr: 4.172 Mio. €).

Ergebnisentwicklung

Die anderen aktivierten Eigenleistungen haben sich maßgeblich aufgrund der weiter gestiegenen Bauprojektaktivitäten gegenüber dem Vorjahreswert um 123 Mio. € auf 1.446 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 910 Mio. € um 158 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 752 Mio. €). Ursächlich hierfür waren im Wesentlichen höhere Erträge aus Immobilienverkäufen (maßgeblich ein Grundstück am Stuttgarter Hauptbahnhof) sowie Projekterträge, insbesondere aus Zuschüssen zur Finanzierung von Hochwasserschäden. Demgegenüber haben sich insbesondere die Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen und die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen bei Großprojekten reduziert.

Der Materialaufwand lag mit 2.790 Mio. € um 195 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.595 Mio. €). Der Anstieg resultierte maßgeblich aus höheren Aufwendungen für die Instandhaltung (im Wesentlichen aufgrund des Programms Kapazität und Pünktlichkeit, des Austauschs von Schwellen und der Aufwendungen für die Beseitigung von Hochwasserschäden). Dagegen lagen die Aufwendungen für Winterdienst und Energie unter dem Vorjahreswert.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund des höheren Mitarbeitendenbestands, höherer Rückstellungszuführungen für erfolgsabhängige Vergütungen und durch Tarifierhöhungen um 6 % bzw. 202 Mio. € auf 3.443 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 4 % bzw. 32 Mio. € auf 704 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Verringerung um 127 Mio. € auf 1.501 Mio. € zu verzeichnen, im Wesentlichen aufgrund geringerer Rückstellungszuführungen für Verpflichtungen aus Großprojekten im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig lagen insbesondere die Aufwendungen für IT-Leistungen sowie für Mieten über denen des Vorjahres.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 3 Mio. € auf 23 Mio. €.

Das Zinsergebnis, das im Vorjahr insbesondere durch die Zuführung zu einer Rückstellung für Zinsnachzahlungsrisiken belastet war, verbesserte sich um 27 Mio. € auf – 158 Mio. €.

Das Ergebnis nach Steuern von 403 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr liegt im Rahmen der im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose.

Finanzlage

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. 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 im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erholung der Nachfrage von den Folgen der Corona-Pandemie und der anhaltend starken Unterstützung durch den Bund wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Auch Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erwartung, dass sich die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie fortsetzen wird, wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Netz AG per 31. Dezember 2022 neben den langfristigen Konzerndarlehen zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 2.500 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2022 mit 815 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 1.008 Mio. € und lag damit um 144 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 258 Mio. € auf 8.879 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagevermögen. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich um 113 Mio. € auf 7.871 Mio. €. Grund hierfür waren v. a. geringere Einzahlungen aus Investitionszuschüssen. Per 31. Dezember 2022 verfügte die DB Netz AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln i. H. v. 2 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2 Mio. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Netz AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 8.954 Mio. € und lagen damit um 4 % unter dem Vorjahreswert von 9.330 Mio. €. Unter Berücksichtigung von konzerninternen Zugängen von 0,4 Mio. € ergeben sich Zugänge in das Anlagevermögen von insgesamt 8.955 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9.358). Die Verringerung des Investitionsvolumens resultiert primär aus Rückgängen im Bedarfsplan (insbesondere geringere Investitionen bei der Neu- und Ausbaustrecke Stuttgart—Augsburg infolge der Fertigstellung des Teilabschnitts Wendlingen—Ulm). Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse und Nachaktivierungen, lagen im Berichtsjahr bei 1.723 Mio. € und damit auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.719 Mio. €).

Der Fokus der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 73 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 2.168 Mio. €, Investitionen in Brücken mit 988 Mio. €, in Leit- und Sicherungstechnik mit 845 Mio. € sowie in Tunnel mit 569 Mio. €.

Rund 27 % des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Ausbaustrecke Oldenburg—Wilhelmshaven mit 178 Mio. €, die Aus- und Neubaustrecke Stuttgart—Augsburg mit 172 Mio. €, die Ausbaustrecken Nürnberg—Ebensfeld mit 164 Mio. € und Karlsruhe—Basel mit 133 Mio. € sowie der Knoten Berlin, Südkreuz—Blankenfelde, mit 130 Mio. €.

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2022 auf 11.349 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 10.284 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf i. H. v. 1.723 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 12 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

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

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur aus. Wir erwarten jedoch einen ansteigenden Anteil an Bundesmitteln.

INFRASTRUKTURZUSCHÜSSE

Die DB Netz AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse i. H. v. 8.062 Mio. € (im Vorjahr: 7.976 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 7.232 Mio. € (im Vorjahr: 7.611 Mio. €). Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB Netz AG nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS). Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung. Darüber hinaus werden vom Bund Gelder nach dem Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) und für Sonderprogramme ausgereicht, wie der Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen, zur Beseitigung von Engpässen im Nahverkehr und für die Elektrische Güterbahn. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting Europe Facility; CEF). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB Netz AG in geringem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [db.de/investitionen](https://www.db.de/investitionen) verfügbar.

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

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 302 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 455 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten verringerten sich auf 8.958 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9.408 Mio. €). Davon resultierten 8.958 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9.008 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Ein Darlehen der Europäischen Investitionsbank i. H. v. 400 Mio. € wurde planmäßig getilgt. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme verringerte sich per 31. Dezember 2022 auf 38 % (per 31. Dezember 2021: 42 %).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVA		
Anlagevermögen	95,5	95,1
Umlaufvermögen	4,5	4,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	45,5	42,0
Rückstellungen	6,8	7,2
Verbindlichkeiten	47,0	50,0
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	38,2	42,4
Rechnungsabgrenzungsposten	0,7	0,8
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	23.464	22.346

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich 2022 deutlich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Hohes Primärstörgeschehen:** Insbesondere im Bereich der Infrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) kommt es v. a. aufgrund der Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen zu einem erhöhten Primärstörgeschehen. Ein Fokusthema war hierbei die bundesweite Prüfung und der Austausch schadhafter Betonschwellen infolge des Zugunglücks bei Garmisch-Partenkirchen im Juni 2022. Aufgrund des hohen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden, die einen negativen Einfluss auf die Betriebsqualität hatten.

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

Der DB-Konzern hat 2022 eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Überlagert wurde die Wirkung jedoch durch negative Struktureffekte – hohe Bautätigkeit auf hochbelasteten Schienenwegen mit überalterten sowie störanfälligen Infrastrukturanlagen. Aus diesem Grund werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die stark in die aktuellen Strukturen eingreifen und über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung beitragen.

DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

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

Um die Realisierung dieses Ziels wirksam anzugehen, wird durch den DB-Konzern 2023 ein zusätzliches Budget i. H. v. 135 Mio. € für Digitalisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Das mit diesen Mitteln finanzierte Projektportfolio adressiert alle Verbundprozesse. So werden drei Handlungsebenen angesprochen:

- Mit den Erste-Hilfe-Maßnahmen werden kurzfristig operative Ineffizienzen behoben, z. B. durch die Automatisierung von Schnittstellen.
- Durch den Aufbau digitaler Plattformen werden die Voraussetzungen für ein optimiertes Digitalsystem geschaffen, bspw. durch die Bereitstellung von übergreifend nutzbaren Basismodulen.
- Über die schrittweise Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielbilds »Digitale DB 2035« wird ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell von Geschäftsfeldern und zentralen Funktionen geschaffen.

Neben den mittel- und langfristigen Effekten setzt der DPV stets auch einen Fokus auf eine schnelle und spürbare Wirkungsentfaltung für unsere Kund:innen.

STEUERUNGSMODELL IM RAHMEN DES UNTERJÄHRIGEN KAPAZITÄTSMANAGEMENTS

Zur Erreichung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Kapazität des Schienennetzes deutlich erhöht werden. Entsprechend sieht die Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns den Ausbau der Infrastruktur als zentralen Pfeiler vor. Die damit verbundenen umfangreichen Bauaktivitäten führen in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen, die in Kombination mit dem prognostizierten starken Verkehrswachstum v. a. bei den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken) zu negativen

Auswirkungen auf die Betriebsqualität führen können. Ziel ist, die Wachstumsziele mit Blick auf den Ausbau der Infrastruktur zu realisieren und gleichzeitig die Betriebsqualität auf einem kundenfreundlichen Niveau zu stabilisieren.

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

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

KUNDENZUFRIEDENHEIT GESUNKEN

Im Berichtsjahr sank die Kundenzufriedenheit der DB Netz AG von einem Zufriedenheitsindex von 61 auf 54. Kritisch wurden insbesondere die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit gesehen. Information, Netzfahrplan und Servicekompetenz werden von den Kunden nach wie vor geschätzt, haben sich aber gegenüber dem Vorjahr im Zusammenhang mit der gesamthaft gesunkenen Zufriedenheit ebenfalls verschlechtert. Die im engen Schulterschluss mit dem Bund und der Branche initiierte Sanierung des hochbelasteten Netzes soll perspektivisch eine nachhaltige Erhöhung der Kundenzufriedenheit im Bereich Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit bewirken.

Mitarbeitende

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

Die Zahl der Mitarbeitenden der DB Netz AG hat sich von 46.695 auf 47.936 Mitarbeitende per 31. Dezember 2022 erhöht (+1.241 Mitarbeitende). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 34 % der Mitarbeitenden tätig sind. Weitere rund 32 % unserer Mitarbeitenden sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem Durchschnittsalter von rund 43,4 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitenden ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar (im Vorjahr: 43,8 Jahre). Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommt einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitenden eine entscheidende Bedeutung zu. Mit einem professionellen Rekrutierungs- und Bewerbermanagement im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB Netz AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl neuer Mitarbeitender liegt bei der DB Netz AG im Berichtsjahr auf dem hohen Niveau des Vorjahres: 5.262 Mitarbeitende haben neu begonnen, bei der DB Netz AG zu arbeiten, darin enthalten sind 989 Auszubildende/dual Studierende, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem entgegen stehen 4.020 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge (inkl. Abgängen 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. Rekrutierungsformate (z. B. Vorstellungsgespräche, Auswahlverfahren) sowie das Pre- und Onboarding neuer Mitarbeitender wurden weiterhin erfolgreich virtualisiert umgesetzt. Bei den teils sehr regionalisierten Bedarfen der DB Netz AG zeigte sich jedoch, dass insbesondere in der Zielgruppe der Fachkräfte ein gezieltes Personalmarketing vor Ort zur Besetzung aller Vakanzen nötig ist. Daher wird – wo möglich und nötig – zusätzlich

auf ergänzende Präsenz-Marketingmaßnahmen vor Ort gesetzt. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr das neue virtuelle Einstiegsformat Ankommen@Netz für alle Neueinsteigenden der DB Netz AG weiter ausgerollt. Das interaktive Format vermittelt wesentliches Grundwissen über die DB Netz AG, die verschiedenen Ressorts und ihre strategische Ausrichtung und unterstützt somit das Onboarding in unserem Geschäftsfeld.

NACHWUCHSKRÄFTEGEWINNUNG UND -FÖRDERUNG

Im Rahmen der Nachwuchskräftegewinnung und -förderung arbeitet die DB Netz AG bundesweit mit Schulen und Hochschulen zusammen. Aufgrund der coronabedingten Einschränkungen wurde weiterhin überwiegend auf virtuelle Formate gesetzt, z. B. auf virtuelle Schulbesuche und Vorträge sowie virtuelle Besichtigungen und Informationsformate für Eltern und Schüler:innen. Auch virtuelle Messen und komplett virtuelle Bewerbertage, Expertenpanel und Barcamps sowie Live-Chats mit Führungskräften wurden erfolgreich durchgeführt. Mit Lockerung der Corona-Bestimmungen konnten auch erste Präsenzveranstaltungen wieder durchgeführt werden.

Im Berichtsjahr sind bei der DB Netz AG 1.373 neue Nachwuchskräfte gestartet, davon 1.232 Auszubildende und 141 dual Studierende (Stand 1. September 2022). Allein 700 Ausbildungsplätze davon wurden für angehende Fahrdienstleiter:innen angeboten. Insgesamt bewegten sich die Ausbildungszahlen im Berichtsjahr weiter auf hohem Niveau, insbesondere, um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen. Die DB Netz AG bietet grundsätzlich allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot an.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / -VERHANDLUNGEN

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem DB-Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen im Berichtsjahr und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigte sich der DB-Konzern sich mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- Neben einer Entgelterhöhung von 1,5 % zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

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

- So stiegen die Entgelte zum 1. Dezember 2021 um 1,5 % und werden um weitere 1,8 % zum 1. März 2023 erhöht. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT

Im Herbst 2022 wurde die sechste DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung unter dem Motto »Teilnehmen – Teil sein« durchgeführt. Rund 200.000 Mitarbeitende weltweit haben die Gelegenheit genutzt, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 59,2 % (2020: 58,5 %).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) lag die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern unverändert auf einen Zufriedenheitsindexwert von 3,9. Auch im Geschäftsfeld Fahrweg, zu dem die DB Netz AG gehört, blieb die Bewertung im Vergleich zur letzten Befragung 2020 konstant auf 3,9.

NACHHALTIGKEIT

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

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

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

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

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

STRATEGIE

Das elementare Anliegen der Deutschen Bahn ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Mit der Dachstrategie Starke Schiene werden dafür die Voraussetzungen geschaffen. Grundüberzeugung dieser Strategie ist, dass die Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität nur mit einem starken Systemverbund Bahn gelingen kann.

Der Klimawandel und das wachsende Verkehrsaufkommen führen dazu, dass die Schiene in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen wird. Denn um die Erderwärmung zu begrenzen, ist u. a. eine massive Verlagerung von Verkehr auf die klimafreundliche Schiene notwendig. Entsprechend widmet der DB-Konzern seine volle Aufmerksamkeit diesem Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

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

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

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

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

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

DIE GESCHÄFTSFELDSTRATEGIE DER DB NETZ AG IM RAHMEN DER DACHSTRATEGIE STARKE SCHIENE

Die Infrastruktur ist unverändert der Wachstumsmotor des Eisenbahnverkehrs. Somit ist die DB Netz AG zentrale Akteurin im Systemverbund und teilt die gemeinsame Vision: »Deutschland braucht eine starke Schiene.« Dafür wird die DB Netz AG als Organisation leistungsfähiger, verlässlicher und digitaler. Hierzu arbeitet die DB Netz AG im Einklang mit den DB-Konzernzielen insbesondere daran, die Bahn von morgen robuster zu machen und die Qualität und Kapazität der Infrastruktur nachhaltig zu steigern. Denn nur auf einer strapazierfähigen Infrastruktur können mehr Verkehre rollen.

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

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

Konkretes Ziel ist es, durch die Erfolge in allen vier Bereichen die Betriebsleistung langfristig um mehr als 30 % zu steigern. Dafür liegt ein großer Fokus auf der Qualität des Bestandsnetzes und dem Kapazitätsmanagement. Mit Blick auf das

Bestandsnetz ist es das Ziel, durch die Realisierung des Hochlaufs der LuFV (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) III und eine verstärkte prädiktive Instandhaltung die Robustheit der Anlagen der Eisenbahninfrastruktur zu steigern. Es sollen hierdurch die Planmäßigkeit im Betrieb sowie die Sicherheit erhöht werden. Zentrales Element der Strategie ist die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes, das neben der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch das Kundenerlebnis und die Planbarkeit steigern soll. Mit einer Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore wird das hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das gesamte System Schiene entwickelt. Hierbei sind drei Elemente neu und entscheidend. So sollen die Baumaßnahmen jeweils gebündelt werden, um eine Strecke nach einmaliger Sperrung über viele Jahre hinweg nahezu baufrei zu halten. In diesem Kontext soll dann auch durch optimierte Ausrüstungs- und Layoutstandards die Leistungsfähigkeit des entsprechenden Korridors erhöht werden. Die Umsetzung von kleineren und mittleren Maßnahmen wie z. B. Gleiswechselbetrieb sollen zusätzlich kapazitätserhöhend wirken. Um dabei die Einschränkungen für Wirtschaft und Fahrgäste zu minimieren und die Sanierung kundenfreundlich zu gestalten, werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert. Darüber hinaus werden im Rahmen dieser Erneuerungsarbeiten, soweit möglich, bereits Vorarbeiten für die Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) geleistet und die Strecken »ESTW/DSTW- und DSD-ready« vorgerüstet.

Durch das Programm Digitale Schiene Deutschland soll bis 2035 der flächendeckende Rollout digitaler Stellwerke und der ETCS-(European-Train-Control-System-)Technologie für das deutsche Schienennetz erfolgen. Auch die Digitalisierung des Bahnbetriebs soll langfristig für mehr Leistung, mehr Effizienz und mehr Qualität sorgen.

Um das Kapazitätsziel zu erreichen, wird u. a. auch der Neu- und Ausbau der Infrastruktur durch die Umsetzung von Neu- und Ausbauprojekten vorangetrieben. So konnte bspw. im Berichtsjahr erfolgreich die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Betrieb genommen werden. Sie liegt auf der sog. Magistrale für Europa, die Städte und Regionen mit insgesamt 34 Millionen Menschen in fünf Ländern miteinander verbindet. Mit der Neubaustrecke können Züge mit Hochgeschwindigkeit die Schwäbische Alb überqueren, wodurch sich die Reisezeit im Nah- und Fernverkehr verkürzt. Durch Maßnahmen der Projektbeschleunigung wie Building Information Modeling (BIM) oder das parallele Arbeiten an Bahnbaustellen aus zwei Arbeitsrichtungen wird die Umsetzung der Neu- und Ausbauprojekte forciert. Langfristig kann so durch den gezielten Netzausbau auf überlasteten Korridorstrecken und in Verkehrsknoten die Betriebsqualität gesteigert werden. Grundlage hierfür ist u. a. das Projekt Netzkonzepktion 2040.

Um all diese Themen effektiv umzusetzen, bedarf es v. a. der entsprechend qualifizierten Mitarbeitenden. Sie sind auch in Zukunft das Rückgrat der Starken Schiene. Durch Renteneintritte und natürliche Fluktuation wird bis 2030 ein relevanter Anteil der Mitarbeitenden den DB-Konzern verlassen. Element der Dachstrategie ist es deshalb, in den nächsten Jahren konzernweit 100.000 Mitarbeitende neu einzustellen, davon etwa 20 % bei der DB Netz AG. Mit einer zukunftsorientierten Personalplanung soll somit, trotz der Herausforderungen des demografischen Wandels, der Personalbedarf in allen Bereichen der DB Netz AG, insbesondere im Betrieb und in der Instandhaltung, sichergestellt werden. Dies wird durch Maßnahmen zur spezifischen hochwertigen Qualifizierung und zur Mitarbeitendenbindung flankiert.

Im Rahmen der Strategieumsetzung liegt ein weiterer Schwerpunkt auf stabilen Prozessen. Ziel ist es, durch die konsequente Ausrichtung der Leistungsprozesse am Kapazitätsmanagement sicherzustellen, dass die zugrunde liegenden Lean-Exzellenz-Prinzipien in der DB Netz AG verankert sind. Dadurch soll die DB Netz AG in ihrem Handeln effizienter und die erforderliche Prozessstabilität gewährleistet werden. Hierfür wurde 2020 in der DB Netz AG erfolgreich ein Ende-zu-Ende-Prozessmodell etabliert, dessen Bestätigung durch das Eisenbahn-Bundesamt mit Erteilung der Sicherheitsgenehmigung aktuell in Bearbeitung ist.

WEITERE STRATEGISCHE WEICHENSTELLUNGEN 2022

Der Rückenwind für den DB-Konzern, und hierbei insbesondere die DB Netz AG, hat im Berichtsjahr nochmals zugenommen. Insbesondere der Koalitionsvertrag der Bundesregierung verdeutlicht mit dem Ansatz höherer Investitionen in die Schiene als in die Straße die angestrebte Verkehrswende. Damit baut dieser auf den gesellschaftspolitischen Entwicklungen hin zu einer Ökologisierung des Verkehrs auf und setzt die begonnene Stärkung der Schiene fort. Zugleich hat 2022 die im Koalitionsvertrag beschlossene Beschleunigungskommission Schiene gewirkt und ihre Arbeit mit ihrem im Dezember 2022 veröffentlichten Bericht vollendet. Die dort gegebenen Empfehlungen an den Gesetzgeber sind ebenfalls ein klares Signal für den Schienensektor.

Um zeitnah Verkehr auf die Schiene zu verlagern, hat die Steigerung der Betriebsqualität und perspektivisch der Kapazität oberste Priorität. Zur Erreichung dieser Ziele sieht der Koalitionsvertrag der Bundesregierung u. a. vor, die Infrastruktureinheiten des DB-Konzerns (DB Netz AG und DB Station & Service AG) innerhalb des DB-Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammenzulegen.

WEITERE INFORMATIONEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Auf die im Juni 2021 eingereichte Triplik haben die Beklagten fristgerecht Anfang 2022 erwidert. Derzeit sind keine weiteren Schriftsätze veranlasst. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat den Termin für die mündliche Verhandlung bekannt gegeben. Diese wird voraussichtlich am 8. Mai 2023 stattfinden.

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 18. März 2022 über die Ergebnisse der gutachterlich begleiteten Termin- und Kostenüberprüfung für das Projekt Stuttgart 21 beraten. Hintergrund der im Spätherbst 2021 begonnenen Überprüfung waren v. a. die drastisch gestiegenen Preise für Bauleistungen und Rohstoffe. Der Inbetriebnahmetag von Stuttgart 21 im Rahmen des Fahrplanwechsels im Dezember 2025 wurde bestätigt. Damit werden die Kapazitäten im Knoten Stuttgart deutlich erhöht und die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm im Vergleich zu heute halbiert. Bereits seit Dezember 2022 wurden mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm die Fahrzeiten im Fernverkehr in einem ersten Schritt um bis zu 15 Minuten beschleunigt. Der Gesamtwertumfang von Stuttgart 21 hat sich um 950 Mio. € auf 9,15 Mrd. € erhöht. Der bisherige Gesamtkostenrahmen i. H. v. 8,2 Mrd. € wurde im Januar 2018 durch den Aufsichtsrat festgelegt. Gründe für die aktuelle Entwicklung sind zum einen erhebliche Preissteigerungen bei Bauunternehmen, Lieferanten und Rohstoffen. Zum anderen schlägt der geologisch anspruchsvolle Untergrund im Stadtgebiet negativ zu Buche. Zusätzlich zum neuen Gesamtwertumfang i. H. v. 9,15 Mrd. € hat der Aufsichtsrat die Bildung einer ergänzenden Vorsorge i. H. v. 640 Mio. € beschlossen, die weitere Risiken und Prognoseunsicherheiten abdecken kann.

Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz wird die am höchsten belasteten Schienen-

verbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.

Ein Instrument zur Transformation in das Hochleistungsnetz sind sog. Generalsanierungen, bei denen alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt und verbessert werden. Für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore gelten drei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg,
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit und
- garantierte Baufreiheit für mindestens fünf Jahre.

Die Erfahrungen mit der Generalsanierung mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleineren und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Schienennetz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienekorridors wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim–Frankfurt) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich–Oberhausen sowie Hamburg–Berlin ausgewählt. Die Auswahl der weiteren Sanierungen in den Jahren 2026ff. und die konkrete Umsetzung sollen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft erfolgen. Durch die Generalsanierungen sollen sich die Zuverlässigkeit und (Rest-)Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern.

Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierung bereits unmittelbar zu stabilisieren und zu verbessern, hat der DB-Konzern das jährliche präventive Instandhaltungsbudget um einen deutlichen dreistelligen Millionenbetrag deutlich erhöht. Die benötigten Sperrungen werden vermehrt in vorher getaktete Sperrzeiten integriert, um damit unterjährige Umplanungen und Störungen zu reduzieren. Mit einer frühen und umfassenden Kommunikation sorgt der DB-Konzern für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kund:innen.

Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen

Am 3. Juni 2022 kam es zu einem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen, bei dem fünf Menschen starben und mehrere Menschen verletzt wurden. Der DB-Konzern ist tief betroffen von dem Unglück; unsere Gedanken gelten den Verstorbenen und Verletzten sowie deren Angehörigen und Freund:innen. Der DB-Konzern unterstützt die ermittelnden Behörden vollumfänglich bei den Untersuchungen der Unfallursache.

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Von Juli bis Ende August 2022 hatten Expert:innen des DB-Konzerns innerhalb weniger Wochen vorsorglich bundesweit rund 200.000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers überprüft. Ende August 2022 wurden diese Sonderinspektionen beendet. Die Arbeiten erfolgten vorsorglich, da im Zusammenhang mit dem Unfall bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 auch Schwellen eines bestimmten Bautyps von den ermittelnden Behörden geprüft wurden. Überall dort, wo die Expert:innen Auffälligkeiten entdeckten, hat der DB-Konzern umgehend reagiert: Züge fuhren langsamer über die betroffenen Schwellen. Vereinzelt mussten auch Streckenabschnitte gesperrt werden. Die Erneuerung der als schadhaft identifizierten Schwellen kommt wie geplant voran.

Die Ergebnisse der durch den DB-Konzern dahin gehend eingeleiteten materialtechnischen Untersuchungen und technischen Gutachten unabhängiger Prüfinstitute legen nahe, dass ein Herstellungsfehler vorliegen könnte: Die Schwellen weisen teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit auf. Weitere Detailuntersuchungen zeigen zudem, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. Aufgrund dieser neu gewonnenen Erkenntnisse untersucht der DB-Konzern derzeit bundesweit weitere Betonschwellen weiterer Hersteller mit der gleichen Gesteinsart. Nach aktueller Einschätzung ist es möglich, dass infolge dieser laufenden Untersuchungen kurzfristig ergänzende Maßnahmen zu den bereits getroffenen Maßnahmen veranlasst werden.

Der DB-Konzern ersetzt allen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen den tatsächlich eingetretenen Schaden, der diesen im Zusammenhang mit den Schwelleninspektionen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und einem Vorschlag des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung im Frühjahr 2023 an. Der Weiterbau wurde vom Schlichtungsverfahren entkoppelt und im Dezem-

ber 2021 der Tunneldurchschlag bei der Weströhre erreicht. Die Rheintalbahn ist temporär umverlegt, um die havarierte Oströhre sanieren zu können. Mit den von der Streckensper- rung infolge der Havarie betroffenen Eisenbahnverkehrsunter- nehmen wurden – in Abstimmung mit der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt und ihren Versicherungen – erste Vergleiche geschlossen. Die Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt und ihre Versicherungen tragen die mit den Eisenbahnverkehrs- unternehmen vereinbarten Vergleichszahlungen zunächst in Höhe des Vorschlags des juristischen Gutachters.

DB-Konzern geht gegen Schienenkartell in Berufung

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

Entwicklung der Infrastruktur

2022 hat der DB-Konzern rund 10,7 Mrd. € in den Ausbau und die Erneuerung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energie- anlagen investiert. Zusätzlich wurden rund 2,5 Mrd. € für die Instandhaltung aus Eigenmitteln ausgegeben. Mögliche ne- gative Auswirkungen aus Materialpreissteigerungen und -engpässen auf laufende Bauvorhaben konnten durch ein effek- tives Krisenmanagement und eine enge Abstimmung mit der Bauindustrie begrenzt werden. Ein enges Monitoring und gezielte Gegensteuerungsmaßnahmen ermöglichten es, auf- tretende Störungen gemeinsam mit der Bauindustrie in vie- len Fällen zügig aufzulösen. Im Dezember 2022 gingen zwei Großprojekte in Betrieb:

NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN – ULM

Mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke als Teil des Bahnpro- jekts Stuttgart–Ulm verkürzen sich die Reisezeiten im Fern- verkehr zwischen Stuttgart und Ulm bereits drei Jahre vor Inbetriebnahme des Gesamtprojekts um rund 15 Minuten. Im

Regionalverkehr wird erstmals der neue Bahnhof Merklingen auf der Neubaustrecke stündlich angebunden. Die Neubaustrecke ist mit dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS (European Train Control System) ausgerüstet. Auch im Knoten Stuttgart ist ein Meilenstein erreicht: Anfang Oktober 2022 konnte der Vortrieb für die sieben Eisenbahntunnel im Stuttgarter Talkessel abgeschlossen werden. Insgesamt 51 km Tunnel wurden in den vergangenen Jahren aufgefah- ren.

BAHNANBINDUNG JADE-WESER-PORT

Ebenfalls im Dezember 2022 ging die Bahnanbindung zu Deutschlands Tiefwasserhafen Jade-Weser-Port in Betrieb. Die zweigleisige, elektrifizierte Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven schafft eine leistungsfähige Anbindung des Hafens an das nationale und europäische Schienennetz. Dafür wurde der Untergrund der Strecke aufwendig ertüchtigt und die Strecke durchgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. Mit 44,5 km Schallschutzwänden werden die Anwohner:innen vom Schienenverkehrslärm entlastet.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus im Rahmen des Bedarfsplans und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgeset- zes (GVFG) folgende wesentliche Inbetriebnahmen realisiert:

INBETRIEBNAHMEN 2022	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Hallstadt – Breitengüßbach (PFA 23)
Knoten Hamburg	– Östliche Umfahrung Maschen (zusätzliches Umfahrgleis)
Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven	– Bahnverlegung Sande (2-gleisiger Neubau), durchgehend elektrifizierte Gesamtstrecke
Ausbaustrecke Berlin – Dresden	– Ausbau Bahnhof Wünsdorf mit Schallschutzwänden, Ersatz eines Bahnübergangs und Erneuerung von Weichen, Gleisen und Oberleitungen, Neubau eines elektronischen Stellwerks

NACHTRAGSBERICHT

Bundestag beschließt Infrastruktur- beschleunigungsgesetz

Am 10. Februar 2023 beschloss der Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich (VwGO), wodurch die Dauer von Ge- richtsverfahren bei Vorhaben mit einer »hohen wirtschaft- lichen oder infrastrukturellen Bedeutung« künftig deutlich reduziert werden soll. Dazu zählen der Ausbau des Schienen- netzes, Windenergieanlagen, größere Gasversorgungslei- tungen, Fernstraßen und Hochspannungsleitungen. Insge- samt soll das VwGO mehr Flexibilität für die Gerichte und straffere Verfahren ermöglichen.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

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

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

- **Absatzmarktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen, u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien, können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.
- **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 gesetzliche 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 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 fortschreibt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes. Mit dem Ziel des Ausgleichs von inflationsbedingten Kostensteigerungen wurden in 2022 Nachverhandlungen mit dem Bund begonnen.
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 Vereinbarun-

gen gibt. Auch können sich Risiken aus einer möglichen Rückforderung des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel ergeben.

- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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:** Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kund:innendaten.

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

- Zusätzlich existieren für die DB Netz AG die folgenden Risiken:
 - **Personalaufwandsrisiken** u. a. durch demografischen Wandel sowie hohe Tarifabschlüsse.
 - **Beschaffungs-/Energiemarktrisiken** aus steigenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
 - **Rechtliche und vertragliche Risiken** u. a. aus Schadenersatzansprüchen oder Rechtsstreitigkeiten.
 - **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.

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 Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Netz AG für die Entwicklung im Folgejahr in Bezug auf die betragsmäßige Höhe in den Bereichen Produktion und Technik sowie Beschaffungs- und Energiemarkt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition vorwiegend in den Kategorien Produktion und Technik sowie Beschaffungs- und Energiemarkt, insbesondere aufgrund höherer Risiken im Zusammenhang mit Infrastrukturmaßnahmen zur Kapazitätssteigerung und aufgrund von Risiken hinsichtlich der Entwicklung von Einkaufspreisen, spürbar erhöht. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

PROGNOSEBERICHT

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wird 2023 weiterhin von den negativen Effekten des Ukraine-Kriegs beeinflusst. Infolge von Beeinträchtigungen der Lieferketten, Unsicherheiten bei der Energieversorgung und hohen Inflationsraten, die den privaten Konsum belasten, wird von einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung ausgegangen. Stützend wirkt eine weitere Erholung von den coronabedingten Eintrübungen, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Ver-

änderungen der Arbeitsformen (z. B. mehr Homeoffice) und die Substitution von Geschäftsreisen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie in großem Umfang etabliert. Im Personenverkehr ist daher insgesamt noch nicht wieder von einer Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad auszugehen. Im Güterverkehr wird mit einem nur leichten Wachstum gerechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs weiter bestehen bleiben. Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güter- und Personenverkehr mit sich bringen, werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählen neben der Belastung mit Schadstoffen v. a. ein hoher Flächenbedarf, den viele Städte dem Auto nicht mehr zugestehen wollen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs ist u. a. die Einführung des deutschlandweit gültigen 49-Euro-Tickets zum 1. Mai 2023 als Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2023 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wo sich Investitionen oftmals erst nach vielen Jahren durch schnellere und stabilere Verbindungen auszahlen.

Unsicherheiten bestehen aus der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie sowie dem weiteren Verlauf des Ukraine-Kriegs.

Konjunkturelle Aussichten

Das hohe Niveau bei Energie- und Einkaufspreisen wird das Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland bis weit in das Jahr 2023 hinein belasten, insbesondere in den energieintensiven Branchen. In Deutschland wirkt sich dies aufgrund des hohen Anteils industrieller Fertigung stark aus. Es wird weiterhin sowohl von angebots- als auch nachfrageseitigen Disruptionen ausgegangen. Auf der Angebotsseite werden die hohen Kosten Unternehmen belasten und sie teilweise dazu zwingen, ihre Produktion einzuschränken. Nachfrageseitig wird die Kaufkraft privater Haushalte infolge niedrigerer Reallöhne sinken. Auch die Investitionen von Unternehmen werden aufgrund der hohen Unsicherheit und des Kostendrucks sinken. Eine spürbare Erholung der konjunkturellen Entwicklung wird frühestens für die zweite Jahreshälfte 2023 prognostiziert.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für die Trassennachfrage wird 2023 wieder eine positive Entwicklung prognostiziert. Neben einer weiteren Erholung von den Auswirkungen der Corona-Pandemie werden die geplanten Erhöhungen der Regionalisierungsmittel im Schienenpersonennahverkehr und Angebotsausweitungen im Zuge der Fernverkehrsoffensive im Schienenpersonenfernverkehr zu einem steigenden Absatzniveau führen. Auch im Schienengüterverkehr wird aufgrund des makroökonomischen Umfelds sowie der Bedeutung der Schiene für Energietransporte ein Marktwachstum erwartet. Darüber hinaus können Auswirkungen aus dem weiteren Verlauf des Ukraine-Kriegs das Marktwachstum bremsen.

Beschaffungsmärkte bleiben 2023 voraussichtlich unter Druck

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

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

Für 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Nachfragerückgang bei den Erzeugern aufgrund der Inflation Ende 2022 weiter fortsetzt und welche Auswirkungen hieraus entstehen. Zu erwarten ist außerdem ein weiterhin bestehendes verknapptes Angebot bei Schlüsselprodukten wie z. B. Chips und Rohstoffen (bspw. Eisenerz, Papier). Die Lage am Gasmarkt in Deutschland und Europa wird voraussichtlich angespannt bleiben. Aufgrund des Ukraine-Kriegs besteht das Risiko eines weiteren Anstiegs der Preise für Strom, Kohle

und Rohöl nach wie vor. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2023 ist hier eine zunehmende Dynamik im Vergleich zum Vorjahr zu erwarten.

Zudem sind für 2023 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung (wie z. B. des Deutschland-Tickets) zu erwarten.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG im Geschäftsjahr 2023

Um die DB Netz AG auch 2023 zum Hochleistungsnetzbetreiber weiterzuentwickeln, werden die zentralen Projekte aus dem Berichtsjahr fortgeführt sowie bei Bedarf zusätzliche Projekte initiiert. In diesem Zusammenhang wird auch die Geschäftsfeldstrategie der DB Netz AG aktualisiert. Ziel ist es, die Infrastruktur leistungsfähiger, planbarer und digitaler auszurichten und somit für ein besseres Kund:innenenerlebnis zu sorgen. So wird u. a. für eine höhere Qualität, eine verbesserte Pünktlichkeit und sukzessive mehr Kapazität das hochbelastete Netz zum Hochleistungsnetz ausgebaut.

Aus diesem Grund wird die DB Netz AG ab Mitte 2024 zentrale Korridore einer Generalsanierung unterziehen, entsprechende Planungen werden 2023 intensiv voranschreiten. Somit soll sich das hochbelastete Netz bis 2030 zu einem Stabilitätsanker für die gesamte Schiene entwickeln. Störungen werden auf diesen Strecken stark reduziert und die Infrastruktur deutlich robuster. Außerdem schaffen neue Kapazitäten nach den Arbeiten zusätzlichen Platz für mehr klimafreundlichen Verkehr auf der Schiene. Parallel zu den Vorbereitungen für die Sanierung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main und Mannheim als Pilotkorridor im Jahr 2024 werden 2023 weitere Korridore nach klar definierten Kriterien mit Beteiligung der Branche festgelegt. Die Erfahrungen mit der Generalsanierung aus dem hochbelasteten Netz mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Netz übertragen werden.

Unterstützend sollten die von der Beschleunigungskommission Schiene empfohlenen legislativen Maßnahmen wirken. Wenn der Gesetzgeber diesen folgt, werden sie umsetzungsbeschleunigende Wirkung entfalten, so u. a. die Einführung eines »Vorrangs Schiene« im Planungsrecht.

Um die Ziele der Starken Schiene zu erreichen, soll die Eisenbahninfrastruktur gem. dem Koalitionsvertrag gemeinwohlorientiert aufgestellt und mit einem grundlegenden Modernisierungs-, Digitalisierungs- und Ausbauprogramm weiterentwickelt werden. Die DB Netz AG wirkt aktiv daran mit, bis zum Ende dieses Jahrzehnts das Wachstum des Schienenverkehrs bei signifikant verbesserter Qualität zu ermöglichen. Ziel ist es, zuverlässigere und pünktlichere Beförderungs- und Transportdienstleistungen für Wirtschaft und Reisende in Deutschland zur Verfügung zu stellen. Erforderlich sind neue Voraussetzungen für eine wesentliche Verbesserung, der gezielte Ausbau und die weitere Digitalisierung der Schieneninfrastruktur. Dafür bildet der Deutschland-Takt eine wichtige Grundlage. Als Gesamtverkehrskonzept umfasst er den Nah-, Fern- und Güterverkehr. Durch besser aufeinander abgestimmte Züge, kürzere Reise- und Transportzeiten und mehr Kapazitäten für alle Verkehre auf der Schiene soll die Ausrichtung der Infrastruktur am Gemeinwohl gestärkt werden.

Im Geschäftsjahr 2023 gehen wir von einer Betriebsleistung auf dem Niveau des Berichtsjahres aus. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unsere Planung zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Qualität und Pünktlichkeit bei steigendem Bauvolumen eine gezielte Verkehrsmengenbegrenzung enthält. Bei den Umsatzerlösen gehen wir aufgrund von Preisanpassungen von einer leichten Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr aus. Aufgrund zusätzlicher Aufwendungen für qualitätsverbessernde Maßnahmen (im Wesentlichen zusätzlicher Aufwand für Instandhaltungsmaterial und -personal) sowie höheren Beschaffungskosten erwarten wir für das Geschäftsjahr 2023 ein deutlich negatives Jahresergebnis.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

JAHRESABSCHLUSS

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	(15)	6.616	6.152
Bestandsveränderungen		4	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	1.446	1.323
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	910	752
Materialaufwand	(18)	-2.790	-2.595
Personalaufwand	(19)	-3.443	-3.241
Abschreibungen		-704	-736
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	-1.501	-1.628
Beteiligungsergebnis	(21)	23	20
Zinsergebnis	(22)	-158	-185
Ergebnis nach Steuern		403	-139
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	-	139
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-403	-
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		223	178
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		11.997	11.943
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		342	318
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		8.850	8.845
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		3.457	3.436
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		7	8
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		85	91
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		531	550
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		6.064	5.018
		22.141	21.046
III. Finanzanlagen		31	31
		22.395	21.255
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	261	218
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	800	865
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		2	2
		1.063	1.085
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	6	6
		23.464	22.346

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	9.904	8.604
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18
		10.689	9.389
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.586	1.610
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	11.026	11.179
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	163	168
		23.464	22.346

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2022	2021
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung / Verlustübernahme)		403	- 139
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		681	647
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne konzerninterne Wechsler)		- 2	15
Cashflow		1.082	523
Zu- / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Finanzierungstätigkeit und Investitionstätigkeit)		84	419
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		- 45	- 6
Zahlungsunwirksame Erträge (-) / Aufwendungen (+) im Beteiligungsergebnis		- 23	- 20
Zu- / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 112	- 122
Zu- / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 26	138
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		- 109	35
Zinsaufwendungen / Zinserträge		157	185
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.008	1.152
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		179	39
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 63	- 53
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 9.003	- 9.097
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	- 25
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 13	- 8
Erhaltene Zinsen		1	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		24	11
Auszahlungen für Verlustübernahmen		- 4	- 5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 8.879	- 9.137
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von der Gesellschafterin		1.300	1.125
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 152	- 152
Auszahlungen von Anleihen und (Finanz-)Krediten		- 400	-
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		- 93	- 416
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen		7.232	7.611
Rückzahlungen von Zuschüssen		- 72	- 19
Gezahlte Zinsen		- 129	- 144
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		0	0
Einzahlungen aus der Verlustübernahme durch die Gesellschafterin		139	23
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		45	- 44
Ein- / Auszahlungen für von Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler)		1	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		7.871	7.984
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	- 1
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		2	3
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	2	2

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2022	Zugänge	Zu- schüsse	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Vortrag per 01.01. 2022	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Zuschrei- bungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2022	Stand per 31.12. 2021
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE														
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	131	48	-	0	0	179	- 26	- 11	-	-	-	- 37	142	105
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	81	48	-	- 18	0	111	-	-	-	-	-	-	111	81
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	479	15	- 1	0	0	493	- 406	- 6	0	-	0	- 412	81	73
	610	63	- 1	0	0	672	- 432	- 17	0	-	0	- 449	223	178
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	3.229	35	-	0	- 17	3.247	- 449	0	-	-	7	- 442	2.805	2.780
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	690	20	- 19	45	- 2	734	- 372	- 22	-	-	2	- 392	342	318
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	14.601	916	- 674	- 23	- 7	14.813	- 5.756	- 212	0	-	5	- 5.963	8.850	8.845
	18.520	971	- 693	22	- 26	18.794	- 6.577	- 234	0	-	14	- 6.797	11.997	11.943
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	16.208	1.435	- 1.280	211	- 278	16.296	- 12.772	- 361	-	24	270	- 12.839	3.457	3.436
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	11	0	0	0	0	11	- 3	- 1	-	-	0	- 4	7	8
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	323	9	- 1	1	- 4	328	- 232	- 15	-	-	4	- 243	85	91
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.509	64	- 29	22	- 32	1.534	- 959	- 76	-	-	32	- 1.003	531	550
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.018	6.477 ¹⁾	- 5.228	- 256	53 ²⁾	6.064	-	-	-	-	-	-	6.064	5.018
	41.589	8.956	- 7.231	0	- 287	43.027	- 20.543	- 687	0	24	320	- 20.886	22.141	21.046
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	31	-	-	-	-	31	0	-	-	-	-	0	31	31
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	31	0	-	-	-	31	0	-	-	-	-	0	31	31
Anlagevermögen insgesamt	42.230	9.019	- 7.232	-	- 287	43.730	- 20.975	- 704	-	24	320	- 21.335	22.395	21.255

¹⁾ Die Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen i. H. v. 65 Mio. € Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

²⁾ Einschließlich Abgängen von im Vorjahr pauschal abgesetzten Zuschüssen.

ANHANG

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

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

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

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

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

In Höhe des aktivierten Betrags von 142 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 105 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB in Verbindung mit § 301 Satz 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 ggf. vorgenommen. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gem. § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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

Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Ver-

gangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2022 für die zum Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg gehörende DB Netz AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,41% für überfällige Forderungen und 0,12% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,09%. 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 gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

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

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

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 berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen in 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 in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. § 253 Abs. 2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,78%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein Unterschiedsbetrag von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €), der gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2022 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2022
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,53

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen aufgrund bestehender Beamt:innenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 0,43% (Vorruhestand) und 0,44% (Altersteilzeit), 0,93% (Jubiläum), 0,91% (Sterbegeld), 0,97% (mittelbare Altersversorgung) sowie 1,40% (Haftpflichtrenten) angewendet.

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko

durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge).

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

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

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

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

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

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

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der GuV 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.

Im Rahmen des Städtebauprojekts Stuttgart 21 wurde im Geschäftsjahr 2022 ein Grundstück in der Stadt Stuttgart veräußert. Daraus sind der Gesellschaft im Berichtszeitraum insgesamt 112 Mio. € zugeflossen. Gleichzeitig ist zu diesem Grundstück mit der Käuferin ein Nutzungsvertrag abgeschlossen worden (Laufzeit 31. Januar 2022 bis 31. Dezember 2030). Die Gesellschaft hat ein einseitiges Optionsrecht auf eine einmalige Verlängerung des Nutzungsvertrags um ein Jahr. Das während der Mietdauer zu zahlende Nutzungsentgelt beläuft sich auf 2,4 Mio. € pro Jahr. Der Vorteil dieses Vertrags liegt im Liquiditätszufluss. Wesentliche Risiken lassen sich aus dem Vertrag nicht erkennen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagengitter](#)  35 zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 87 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 81 Mio. €), von denen 48 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 31 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse i. H. v. 7.232 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 7.611 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen i. H. v. 24 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 89 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- anerkennnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz seit dem Berichtsjahr ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 65 Mio. € bei den Posten Geleistete Anzahlungen im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Hilfs- und Betriebsstoffe	244	205
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	17	13
Insgesamt	261	218

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 133 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 122 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2022	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2021	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	177	1	125	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	282	-	359	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	1	-
Sonstige Vermögensgegenstände	341	111	380	79
Insgesamt	800	112	865	80

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 179 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 159 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 178 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 142 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 74 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 54 Mio. €), Forderungen aus der Ergebnisabführung von Tochtergesellschaften i. H. v. 30 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 24 Mio. €) und Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 139 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG i. H. v. 78 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 198 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 i. H. v. 6 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 6 Mio. €) werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten ausgewiesen (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 4 Mio. €).

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 9.904 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8.604 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 5.015 Mio. €. Darüber hinaus wurde die Kapitalrücklage im Jahr 2013 um 53 Mio. € sowie im Jahr 2016 um 14 Mio. € vermindert.

Im Berichtsjahr erfolgte zur Stärkung der Finanzkraft der DB Netz AG eine sonstige Zuzahlung i. H. v. 1.300 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in 2010.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	36	33
Steuerrückstellungen	9	10
Sonstige Rückstellungen	1.541	1.567
Insgesamt	1.586	1.610

Mit der DB AG besteht seit 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 Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Netz AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Netz AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres

(per 31. Dezember 2022: 39 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 36 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung i. H. v. 39 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 36 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (per 31. Dezember 2022: 5 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 3 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Netz AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (per 31. Dezember 2022: 5 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 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 durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 33 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 33 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verpflichtungen im Personalbereich	304	238
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	178	268
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	6	5
Prozessrisiken und Schadenersatzverpflichtungen	313	363
Rückzahlungsverpflichtungen	75	45
Unterlassene Instandhaltung	121	109
Rückbauverpflichtungen	11	19
Übrige Risiken	533	520
Insgesamt	1.541	1.567

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

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen i. H. v. 11 Mio. €.

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

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 36 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 46 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (39 Mio. €) verrechnet.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

Den gem. § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Betrag in Höhe der aktivierten selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (142 Mio. €) stehen ausreichend freie Rücklagen (9.904 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 199 Mio. €; Anschaffungskosten: 181 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (199 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	davon mit Restlaufzeit			31.12.2021
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	302	151	151	-	455
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	400
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	623	552	71	3	578
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.687	2.318	7.369	5.200	9.342
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	-	-	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	414	414	-	-	403
davon aus Steuern	32	32	-	-	30
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	11.026	3.435	7.591	5.203	11.179
davon zinspflichtig	8.958	1.592	7.366	5.200	9.408

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen i. H. v. 455 Mio. € (153 Mio. € bis ein Jahr, 302 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 0 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten i. H. v. 400 Mio. € (400 Mio. € bis ein Jahr), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 578 Mio. € (561 Mio. € bis ein Jahr, 17 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 3 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen i. H. v. 9.342 Mio. € (1.705 Mio. € bis ein Jahr, 7.637 Mio. € größer ein Jahr, davon über fünf Jahre 4.700 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht i. H. v. 1 Mio. € (1 Mio. € bis ein Jahr) sowie sonstige Verbindlichkeiten i. H. v. 403 Mio. € (403 Mio. € bis ein Jahr).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG i. H. v. 9.483 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9.152 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 8.143 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8.100 Mio. €), von denen 7.366 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 7.635 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling i. H. v. 815 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 908 Mio. €), aus Verlustübernahmeverpflichtungen gegenüber Tochtergesellschaften i. H. v. Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG i. H. v. 403 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten i. H. v. 59 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 57 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 261 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 273 Mio. €) enthalten.

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

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- und Anerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz seit dem Berichtsjahr ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanz-

verlängerung von insgesamt 65 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 163 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 168 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (per 31. Dezember 2022: 135 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 137 Mio. €) auf erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie auf Vorauszahlungen für Gestattungs- und Mietverträge.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	891	805
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	891	805

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 891 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 805 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag i. H. v. 6 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. €	31.12.2022	31.12.2021
Bestellobligo für Investitionen	11.349	10.284
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	1.066	1.105
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	784	720
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	752	694
Insgesamt	12.133	11.004

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

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	168	159
fällig 1 bis 5 Jahre	324	305
fällig über 5 Jahre	292	256
Insgesamt	784	720

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	1	-

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

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

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

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	0	-

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2022	2021
Trassenentgelte	5.766	5.350
Örtliche Infrastruktur	284	274
Sonstige Umsatzerlöse	566	528
Insgesamt	6.616	6.152

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Trassenentgelten des Vorjahres war eine periodenfremde Erlösminderung aus der Zuführung einer Rückstellung für Entgeltrückerstattungsrisiken i. H. v. 167 Mio. € enthalten.

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Berichtsjahr 1.446 Mio. € (im Vorjahr: 1.323 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen i. H. v. 225 Mio. € (im Vorjahr: 191 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen i. H. v. 1.221 Mio. € (im Vorjahr: 1.132 Mio. €).

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	137	175
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	476	366
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	111	96
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	365	270
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	174	35
Zuschreibungen auf Sachanlagen	24	89
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	76	75
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Währungskursgewinne	1	1
Übrige Erträge	21	10
Insgesamt	910	752
davon periodenfremd	274	200

Die periodenfremden Erträge beinhalten v. a. mit 174 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen (davon Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung aus dem Verkauf eines Grundstücks am Stuttgarter Hauptbahnhof i. H. v. 111 Mio. €), mit 76 Mio. € (im Vorjahr: 75 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und mit 24 Mio. € (im Vorjahr: 89 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	196	230
davon Aufwendungen für Energie	191	216
davon Strom	129	166
davon Stromsteuer	7	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	29	22
davon sonstige Energien	26	21
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	23	29
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-18	-15
Aufwendungen für bezogene Leistungen	366	383
davon eingekaufte Leistungen Transport	134	123
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	111	146
davon sonstige bezogene Leistungen	121	114
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	2.228	1.982
Insgesamt	2.790	2.595

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

Im Vorjahr waren periodenfremde Aufwendungen für Strom, die Nachzahlungsrisiken betrafen, i. H. v. 22 Mio. € enthalten.

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	2.786	2.615
davon für Arbeitnehmende	2.564	2.359
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG)	208	240
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	14	16
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	657	626
davon für Arbeitnehmende	604	564
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	53	62
davon für Altersversorgung	122	117
Insgesamt	3.443	3.241

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

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	234	216
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	21	25
Gebühren und Beiträge	47	39
Aufwendungen aus Versicherungen	9	12
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	1	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	13	12
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	61	49
Forschungs- und Entwicklungskosten	39	50
Sonstige bezogene Dienstleistungen	557	528
davon bezogene IT-Leistungen	257	222
davon sonstige Kommunikationsdienste	18	17
davon sonstige Serviceleistungen	282	289
Aufwendungen aus Schadenersatz	31	28
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4	17
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	64	69
Sonstige betriebliche Steuern	14	11
Übrige Aufwendungen	406	571
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	126	120
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	140	134
davon Währungskursverluste	2	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	138	315
Insgesamt	1.501	1.628
davon periodenfremd	70	88

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten v. a. mit 64 Mio. € (im Vorjahr: 69 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen und mit 4 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

Die sonstigen übrigen Aufwendungen enthielten im Vorjahr außergewöhnliche Aufwendungen i. H. v. 273 Mio. € aus einer Rückstellungszuführung für Verpflichtungen aus einem Großprojekt.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	0	-
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	29	24
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 6	- 4
Insgesamt	23	20

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	1
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 160	- 186
davon an verbundene Unternehmen	- 122	- 126
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 18	- 7
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	- 17	- 4
davon Aufwand aus dem Deckungsvermögen	- 15	- 3
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	- 2	- 1
Insgesamt	- 158	- 185

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(23) FINANZMITTELFONDS

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

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

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

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

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#) 44 ist beigelegt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2022		2021	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	43.564	44.261	41.953	42.374
Zugewiesene Beamt:innen	3.985	3.675	4.759	4.321
	47.549	47.936	46.712	46.695
Auszubildende	3.469	3.888	3.462	3.910
Insgesamt	51.018	51.824	50.174	50.605

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

Beamt:innen sind der DB Netz AG entweder kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz (E-NeuOG) 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 GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:

DR. PHILIPP NAGL (SEIT 15. AUGUST 2022)

Vorsitzender des Vorstands,
Wien

FRANK SENNHENN (BIS 14. AUGUST 2022)

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

DR. VOLKER HENTSCHEL (BIS 31. DEZEMBER 2022)

Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement,
München

JENS BERGMANN

Ressort Infrastrukturplanung und -projekte (bis 31. August 2022),
Ressort Finanzen/Controlling (seit 1. September 2022)
sowie vertretungsweise Ressort Infrastrukturplanung und -projekte
(vom 1. September 2022 bis 31. Dezember 2022),
Bad Homburg

UTE PLAMBECK (BIS 31. DEZEMBER 2022)

Ressort Personal,
Hamburg

DR. CHRISTIAN GRUSS

Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement,
Kriftel

DR. CHRISTIAN RUNZHEIMER (BIS 31. AUGUST 2022)

Ressort Finanzen/Controlling,
Seeheim-Jugenheim

Als Aufsichtsrat waren bestellt:

BERTHOLD HUBER (SEIT 1. AUGUST 2022)

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 3. August 2022),
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

RONALD POFALLA (BIS 30. APRIL 2022)

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

DR. KRISTIAN LOROCH*

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

MATTHIAS ALTMANN*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt der DB Netz AG,
Weimar

MARKUS BECKER

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

HARALD BORN*

Leiter Betrieb im Netz Freiburg der DB Netz AG,
Landau in der Pfalz

THOMAS BRANDT*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Brokstedt

BIRGIT CARLSTAEDT

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement der DB Energie GmbH,
Langen

KARIN DANNHEISIG-LEHR (SEIT 22. NOVEMBER 2022)

Leiterin des Referats »Grundsatzangelegenheiten, Autobahn GmbH
des Bundes« im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Koblenz

KATRIN DORNHEIM* (SEIT 2. JUNI 2022)

Personalleiterin, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

MATTHIAS GASTEL (SEIT 1. AUGUST 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages, Deutscher Bundestag,
Filderstadt

HANKA HEISE*

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Berlin

BERTHOLD HILLEBRAND*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kassel

NICOLE KNAPP (SEIT 7. MÄRZ 2022)

Leiterin Kommunikation Infrastruktur, Deutsche Bahn AG,
Berlin

MARTINA KOHLHAAS (BIS 7. OKTOBER 2022)

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

DR. MARKUS KSOLL

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

ULRICH LANGE (BIS 31. JULI 2022)

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Berlin

DR. RAPHAEL L'HOEST

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

HOLGER MIKSCH* (SEIT 1. AUGUST 2022)

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Gemünden

DR. MEIKE NIEBAL (BIS 28. FEBRUAR 2022)

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

FRED NOWKA* (BIS 31. JULI 2022)

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Kolkwitz

PETRA ORSCHEKOWSKI*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB Netz AG,
Mainz

MICHELLE-DENISE POLLMANN*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Uedem

DR. MANUEL REHKOPF

Konzernbeauftragter für Strategie&Transformation der Deutschen Bahn AG,
Berlin

UTA TRUSCH* (BIS 31. MAI 2022)

Geschäftsstellenleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Lebus

MARTIN WALDEN

Konzernbevollmächtigter Südost der Deutschen Bahn AG,
Glienicke

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2022	2021
Gesamtbezüge des Vorstands	2.175	2.515
davon fixer Anteil	1.761	1.859
davon erfolgsabhängiger Anteil	310	552
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	133	41
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.907	1.420
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	118	116

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

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

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

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

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

**(31) BEHERRSCHUNGS- UND
GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

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

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2023

DB Netz AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	7.426	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	2.866	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	4.089	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.814	75,00
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreiber-Gesellschaft mbH, Bodenheim	1.620	62,50
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	24.846	100,00
AT EQUITY		
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	538	49,90
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),3)}	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich ^{2),3)}	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	5.151	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	3.106	18,75

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

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 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 beigegefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigegefügte 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) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

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

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

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

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

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

Frankfurt am Main, den 24. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

ppa. Peter Schulz
Wirtschaftsprüfer

WEITERE INFORMATIONEN

ANLAGE ZUM LAGEBERICHT: ENTGELTBERICHT (UNGEPRÜFT)

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

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

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

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

MITARBEITENDE NACH GESCHLECHT IN NATÜRLICHEN PERSONEN (NP) / im Jahresdurchschnitt	Berichtszeitraum				
	2022	2021	2016	Veränderung ¹⁾	
				absolut	%
Frauen (Vollzeit)	8.266	7.932	6.430	+1.836	+28,5
Männer (Vollzeit)	36.934	36.587	32.239	+4.695	+14,6
Vollzeitbeschäftigte	45.200	44.519	38.669	+6.531	+16,9
Frauen (Teilzeit)	1.925	1.789	1.323	+602	+45,5
Männer (Teilzeit)	1.857	1.732	869	+988	+113,7
Teilzeitbeschäftigte	3.782	3.521	2.192	+1.590	+72,5
Frauen (insgesamt)	10.191	9.721	7.754	+2.438	+31,4
Männer (insgesamt)	38.791	38.319	33.108	+5.683	+17,2
Mitarbeitende	48.982	48.040	40.862	+8.121	+19,9

¹⁾ Im Vergleich zu 2016.

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

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

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie, Privatleben und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von zentraler Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der DB Netz AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesentlicher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben zu erreichen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV wurden in den Jahren 2017 bis 2021 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen gewährt. So können tarifliche Mitarbeitende neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Ende 2021 nutzten über 60.000 Mitarbeitende ein Wertguthabenkonto.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden 2018 Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung, vereinbart.

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

Überdies ermöglichen flexible Arbeitsmodelle wie Jobsharing eine lebensphasenorientierte Gestaltung insbesondere in Führungsverantwortung.

Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende attraktive Altersversorgung an. Tarifliche Mitarbeitende können zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit, Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit oder tariflichen Urlaub, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht, ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit den Stiftungen Bahn-Sozialwerk (BSW) und Eisenbahn-Waisenhort (EWH, zusammen: Stiftungsfamilie BSW & EWH) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW & EWH haben Gesellschaften des DB-Konzerns bedarfs- und standortbezogen für die Kinder von Mitarbeitenden Betreuungsplätze organisiert. In Frankfurt am Main stellt die DB-eigene Kita Bahnini rund 90 Kinderbetreuungsplätze zur Verfügung. Insgesamt werden derzeit an acht Standorten rund 300 Betreuungsplätze für Kinder von Mitarbeitenden angeboten. Darüber hinaus hilft der Familiendienstleister awo lifebalance GmbH der Kooperationspartner der Stiftungsfamilie BSW & EWH, z. B. bei der Suche nach Plätzen in Kindertageseinrichtungen, der Vermittlung von Betreuungspersonen (wie Tagesmüttern- oder -vätern, Au-pairs), der Recherche einer Kinderferienbetreuung, der schnellen Vermittlung einer Notfallbetreuung oder der Suche nach einem Nachhilfeangebot. In den Sommerferien wird für Kinder von DB-Mitarbeitenden im Alter von sechs bis zwölf Jahren die DB-eigene Ferienbetreuung DB RasselBAHNde an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin, Nürnberg und München angeboten. Auch bei der Vereinbarkeit von Beruf und der Pflege von pflegebedürftigen Angehörigen leistet der DB-Konzern Unterstützung. Zusammen mit »compass private pflegeberatung« und der BAHN-BKK bietet die Stiftungsfamilie BSW & EWH umfangreiche und professionelle Unterstützungsleistungen rund um das Thema Pflege.

Ein weiterer Baustein bei der Verwirklichung des Anspruchs, Beruf, Familie und Privatleben noch besser vereinbaren zu können, ist die konsequente Umsetzung weiterer Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde im DB-Konzern die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Der DB-Konzern knüpft damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt. Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein und das Ziel »30 % Frauen in Führung« zu erreichen, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket inkl. einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt. So wird zukünftig für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf der Shortlist platziert. Den Anteil an weiblichen Bewerbungen erhöht der DB-Konzern über Ausschreibungen in Voll- und Teilzeit sowie durch die explizite Ansprache von Kandidatinnen in allen Zielgruppen. Es werden z. B. individuelle Recruiting Days für Kandidatinnen durchgeführt und exklusive Events, Netzwerkmöglichkeiten sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten. Darüber hinaus ist jede Führungskraft ab der Ebene der leitenden Angestellten dazu verpflichtet, einen eigenen Leistungsbeitrag festzulegen, der auf das Ziel »30 % Frauen in Führung« einzahlt. Das Talentmanagement des DB-Konzerns wurde 2021 neu ausgerichtet. Zentrale Elemente sind ein einfacher Zugang für Mitarbeitende und Führungskräfte sowie attraktivere Angebote zur Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege auf der Basis von Eigeninitiative und Individualität. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit einer individuellen Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, sie für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

Maßnahmen zur gezielten Förderung von Frauen in Führungspositionen bei der DB Netz AG

- Festlegung von Besetzungsregeln mit Vetorecht und Eskalationsgebot für Besetzungen auf der ersten und zweiten Führungsebene
- Repräsentation der DB Netz AG durch Role Models u. a. in sozialen Netzwerken oder bei Veranstaltungen (z. B. FAZ-Event, nushu job movie)
- Erfolgreicher Aufbau von weiblichen Zuführungspipelines für Führungsfunktionen u. a. über die Ausschreibung der »Zukunftsgestalterinnen@DB Netz« in der konzernweiten Nachfolgeplanung oder die Etablierung eines netzinternen »Women-Mentoring-Programms«

Schulungsmaßnahmen zur Gleichbehandlung und Geschlechtergleichstellung bei der DB Netz AG

- Informationstermine für verschiedene Zielgruppen (z. B. Führungskräfte und Human Resources) zu unbewussten Vorurteilen und Maßnahmen für Frauen in Führung
- Durchführung von Events wie z. B. einem Kaminabend »Frau in Führung: mutig und verNETZT« und einer Podiumsdiskussion zu »Diversity und Du – Vielfalt leben« mit Vorstandsbeteiligung und konzernweit über 500 Teilnehmenden



KONTAKTINFORMATIONEN

DB NETZ AG

Adam-Riese-Straße 11–13
60327 Frankfurt am Main
www.dbnetze.com

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon — 030.297-64031
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 24. Februar 2023), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte  abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.297-61030
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

NACHHALTIGE PRODUKTION



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



RECYCLED
Papier aus
Recyclingmaterial
FSC® C016267



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



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



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

IMPRESSUM

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

BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG/Uwe Miethe
 1 DB AG/Patrick Kuschfeld/Max Lautenschläger
 5 DB AG/Max Lautenschläger
 50 DB AG/Max Lautenschläger

DB Netz AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbnetze.com

