

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstigen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehenden Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Daher wird der Umsatz zum Beispiel im Regional- und Fernverkehr, außer bei Zeitkarten, zu dem Zeitpunkt erfasst, zu dem die Fahrkarten verkauft worden sind. Ausnahmen hiervon bilden im Wesentlichen die Segmente DB Regio und DB Arriva, bei denen die Auftragsabwicklung in Form von langfristigen abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung haben. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 6 % der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Umsatzrealisierung gemäß IFRS 15 basiert auf dem Grundsatz, dass Umsatzerlöse erfasst werden, wenn die Verfügungsgewalt über eine Ware oder Dienstleistung auf den Kunden übergeht. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden mit dem Betrag erfasst, der als Gegenleistung erwartet wird, sobald die Verfügungsmacht über die Dienstleistungen übertragen wurde.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bei den unter den Erträgen und Aufwendungen (»Insgesamt«) dargestellten Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außergewöhnlich gelten. Unabhängig von deren Höhe werden hierunter Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden, ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter den Sondereffekten Einzelsachverhalte ausgewiesen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Neben den Sondereffekten werden Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte gesondert angegeben. Bei der Summe »Insgesamt – vergleichbar« handelt es sich nicht um IFRS-Werte, sondern um zusätzliche Angaben nach dem internen Berichtswesen.

(1) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	39.813	39.490
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	6.585	6.472
Umsatzerlöse aus Betreiben von Infrastruktur	1.907	1.760
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	444	437
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.349	1.393
Sonstige Umsatzerlöse	1.004	1.057
Erlösschmälerungen	- 87	- 72
Insgesamt	44.430	44.065
± Sondereffekte	1	- 41
± Konsolidierungskreiseffekte	- 77	0
± Währungskurseffekte	- 124	-
Insgesamt – vergleichbar	44.230	44.024

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Arriva, DB Fernverkehr und DB Cargo erbracht. Sie enthalten in einem geringen Umfang Erlöse aus Sub-Operate-Lease-Verträgen im Segment DB Schenker. Umsatzerlöse aus dem Betreiben von Schieneninfrastruktur betrafen die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe. Umsatzerlöse aus Warenverkäufen wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Energie und Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Geschäftsfelder.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse um 365 Mio. € (+ 0,8 %) auf 44.430 Mio. €. Das Umsatzwachstum im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf DB Fernverkehr sowie DB Netze Fahrweg zurückzuführen. Die höheren Umsatzerlöse von DB Fernverkehr resultierten sowohl aus einer deutlich gestiegenen Verkehrsleistung als auch einem höheren spezifischen Erlössatz. Für DB Netze Fahrweg wirkten sich vor allem die gestiegenen Leistungen für externe Kunden sowie Preissteigerungen für Trassenentgelte positiv auf die Umsatzentwicklung aus.

In den Umsatzerlösen sind positive Währungskurseffekte von 124 Mio. € enthalten, die sich insbesondere bei DB Schenker auswirkten. Diese positiven Währungskurseffekte resultierten vor allem aus den umsatzstärksten Währungsgebieten Großbritannien, Schweden und den USA. Die im Vorjahresvergleich stärkere Entwicklung des US-Dollars sowie des britischen Pfunds stützten den Umsatz, wohingegen die schwächere Entwicklung der schwedischen Krone gegenläufig wirkte.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse über dem Vorjahresniveau (+ 206 Mio. €; + 0,5 %).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Die separat ausgewiesenen Erlösschmälerungen (- 87 Mio. €) betrafen hauptsächlich ebenfalls Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen (zum Beispiel Fahrgastrechte).

Der Auftragsbestand aus Kundenverträgen mit vertraglich fest bestimmten ausstehenden Erlösen (sogenannte gesicherte Erlöse) verteilte sich wie folgt:

Auftragsbestand gesichert (Nominalwerte) per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
Personenverkehrsverträge	64.652	62.222
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	218	208
Übrige Verträge ¹⁾	139	114
Insgesamt	65.009	62.544

¹⁾ Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Gesamtvolumen von mindestens 5 Mio. €.

Der wesentliche Teil des gesicherten Auftragsbestands wird innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren mit über den Zeitablauf abnehmenden Anteilen erfüllt. Weitere Informationen im Konzern-Lagebericht in den Abschnitten **AUFTRAGSBESTAND DB REGIO** 125 F. und **AUFTRAGSBESTAND DB ARRIVA** 156 F.

Die Erleichterungsvorschrift des IFRS 15.121 (a) wurde für die Logistikverträge und übrigen Verträge in Anspruch genommen.

Variable Gegenleistungen aus Verkehrsverträgen wie Preisgleitklauseln oder Pönale werden bei der Schätzung der gesicherten Erlöse nur berücksichtigt, sofern sie hochwahrscheinlich sind.

Ansprüche aus vertraglichen Vermögenswerten¹⁾ von 29 Mio. € wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertraglicher Vermögenswert – in Mio. €	2019	2018
Stand per 01.01.	29	96
Zugänge	114	113
Wertminderungen	-	-1
Erfüllung / Bezahlung	-54	-118
Sonstige Änderungen	-60	-61
Stand per 31.12.	29	29

Ein Betrag von 10 Mio. € entfiel auf langfristige vertragliche Vermögenswerte.

Zu den vertraglichen Verbindlichkeiten im DB-Konzern zählen erhaltene Anzahlungen sowie andere vorzeitig erhaltene Einzahlungen auf Erlöse für Folgeperioden (zum Beispiel für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen Verbindlichkeiten von 1.308 Mio. € (davon langfristig 164 Mio. €) wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Verbindlichkeit – in Mio. €	2019	2018
Stand per 01.01.	1.266	1.158
Zugänge	3.161	3.157
Erfüllung von Verbindlichkeiten	-3.118	-3.177
Sonstige Änderungen	-1	128
Stand per 31.12.	1.308	1.266

¹⁾ Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden unter anderem Ansprüche aus unfertigen Arbeiten aus langfristiger Fertigung gezeigt.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Bestandsveränderungen	-29	15
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.195	3.076
Insgesamt	3.166	3.091
⊕ Sondereffekte	-	-
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	-	-
⊕ Währungskurseffekte	0	0
Insgesamt - vergleichbar	3.166	3.091

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr war auf ein höheres Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur zurückzuführen.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2019	2018
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	4	5
Verkauf von Material und Energie	98	123
Sonstige Leistungen für Dritte	509	505
	611	633
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	188	181
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	259	271
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	115	114
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	144	144
Übrige staatliche Zuschüsse	346	278
	605	536
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	277	278
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	0	56
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	267	341
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	24	38
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	46	51
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	156	71
Sonstige übrige Erträge	597	542
	823	702
Insgesamt	3.030	2.998
⊕ Sondereffekte	-22	-136
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	-1	0
⊕ Währungskurseffekte	-2	-
Insgesamt - vergleichbar	3.005	2.862

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge leicht über dem Niveau des Vorjahres (+143 Mio. €). Der Anstieg der Erträge aus staatlichen Zuschüssen resultierte vor allem aus der erstmals ganzjährig gezahlten Trassenpreisförderung des Bundes für den Schienengüterverkehr für die DB Cargo AG. Der Anstieg der übrigen Erträge beruhte wesentlich auf der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen für Arriva Rail North. Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermieterträge von 21 Mio. €.

Die sonstigen übrigen Erträge betreffen neben der Auflösung von Verbindlichkeiten eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.824	1.872
Stromsteuer	155	158
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.120	1.078
Sonstige Energien	217	233
Energiepreiserivate	- 2	18
	3.314	3.359
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	556	571
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 78	- 176
	3.792	3.754
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	11.980	12.058
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	401	397
Provisionen	179	171
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	462	351
Nutzung Stationen	84	57
Nutzung örtliche Anlagen	16	14
	562	422
Sonstige bezogene Leistungen	959	1.047
	14.081	14.095
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	4.389	4.409
Insgesamt	22.262	22.258
⊕ Sondereffekte	- 3	- 4
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	- 23	0
⊕ Währungskurseffekte	- 64	-
Insgesamt - vergleichbar	22.172	22.254

Gegenüber dem Vorjahr stieg der Materialaufwand insgesamt um 4 Mio. € und war damit nahezu unverändert.

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 32 Mio. € (im Vorjahr Werterhöhungen: 64 Mio. €, insbesondere aufgrund der Veränderung von Schätzungsparametern).

Die Aufwendungen für bezogenen Leistungen waren im Vorjahresvergleich aufgrund gegenläufiger Effekte nahezu unverändert. Die Reduzierung der eingekauften Transportleistungen ging vor allem auf geringere Transportvolumina in der Luftfracht bei DB Schenker zurück. Gegenläufig erhöhten sich die Aufwendungen für Trassen- und Stationsnutzung insbesondere im Segment DB Arriva.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2019	2018
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	13.714	13.024
für zugewiesene Beamte	963	1.012
	14.677	14.036
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	2.569	2.402
für zugewiesene Beamte	221	229
Aufwendungen zur Personalanpassung	142	151
Aufwendungen für Altersversorgung	543	483
	3.475	3.265
Insgesamt	18.152	17.301
⊕ Sondereffekte	- 141	- 152
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	- 24	- 2
⊕ Währungskurseffekte	- 37	-
Insgesamt - vergleichbar	17.950	17.147

Im ausgewiesenen Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.215 Mio. € (im Vorjahr: 1.182 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Restrukturierungen, aus Verpflichtungsüberschüssen im Rahmen von Beschäftigungsverhältnissen sowie aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter **ANHANG-ZIFFER (31) 221 FF**.

Der Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung wurde im Wesentlichen durch erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen sowie eine höhere Anzahl an Mitarbeitern getrieben.

Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DBAG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wurde maßgeblich geprägt durch den Tarifabschluss 2018/2019: Für den Zeitraum Oktober 2018 bis Juni 2019 wurde eine Einmalzahlung vereinbart, die 2019 anteilig im Personalaufwand berücksichtigt wurde. Ab 1. Juli 2019 erfolgte eine Erhöhung der Tabellenentgelte um 3,5%.

Darüber hinaus führte die Erhöhung der Beschäftigtenzahl zu einem deutlichen Anstieg des Personalaufwands.

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2019	2018	2019	2018
Arbeitnehmer	305.342	298.343	302.327	294.337
Beamte	18.602	20.185	20.051	22.564
Mitarbeiter	323.944	318.528	322.378	316.901
Auszubildende und dual Studierende	11.962	11.053	10.296	9.695
Beschäftigte	335.906	329.581	332.674	326.596

Im Fall von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Zum Jahresende lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern über dem Niveau des Vorjahresendes. Auf Ebene der Segmente zeigte sich der Mitarbeiteraufbau insbesondere bei DB Netze Fahrweg in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte und im Betrieb, im Segment Beteiligungen/Sonstige im Wesentlichen bei der DBAG und der DB Fahrzeuginstandhaltung sowie durch den Ausbau innovativer Themenfelder bei DB System. Des Weiteren stieg bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo die Mitarbeiterzahl im Vergleich zum Vorjahr.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) ergibt folgendes Bild:

in NP	am Jahresende	
	2019	2018
Arbeitnehmer	318.809	310.443
Beamte	19.102	21.125
Mitarbeiter	337.911	331.568
Auszubildende und dual Studierende	11.962	11.053
Beschäftigte	349.873	342.621

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN UND WERTMINDERUNGEN

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer beziehungsweise bei gemieteten Vermögenswerten über die kürzere Vertragsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken, Bahnübergänge	15 - 100
Gleisanlagen	13 - 30
Gebäude, Hallen, Überdachungen	10 - 85
Übrige bauliche Anlagen	8 - 60
Signalanlagen	10 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Bahnstromanlagen	10 - 40
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 - 15

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Bei den immateriellen Vermögenswerten erfolgen planmäßige Abschreibungen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	unbegrenzt
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3 - 10
Selbst erstellte Software	3 - 25

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner

sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Die CGU-Struktur entspricht vollständig der Planungs- und Berichtsstruktur des DB-Konzerns. Im Berichtsjahr wurden keine Anpassungen an der CGU-Struktur vorgenommen.

Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU oder Gruppe von CGUs durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Diese entspricht den operativ tätigen Segmenten. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Arriva und DB Schenker. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts oder einer CGU mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einem entsprechenden Wertminderungsbedarf.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen, und das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) ist mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Abgangskosten (Fair Value less Costs of Disposal) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag grundsätzlich durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Dabei wurde eine pauschale Steuerquote auf das EBIT von 30,5% (unverändert gegenüber dem Vorjahr) angesetzt. Die Prognose der Cashflows spiegelt vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigt die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Basis dieser Cashflow-Prognose ist die vom Vorstand der DBAG beschlossene Mittel- und Langfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf beziehungsweise zehn Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den zehnjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Wie im Vorjahr wird von einer im DB-Konzern einheitlichen durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p.a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarktes für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. Aufgrund der ermittelten Free Cashflows nach Steuern wird auch ein Kapitalkostensatz nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns sind im Vergleich zum Vorjahr von 4,7% auf 4,1% gesunken. Unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% entspricht dies einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 5,9% (im Vorjahr: 6,8%).

Ab dem Berichtsjahr wird jeweils ein spezifischer Kapitalkostensatz für jede CGU ermittelt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2018 beziehungsweise 2019 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in %	2019		2018	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	5,5	3,8	6,9	4,8
DB Regio	4,5	3,1	6,9	4,8
DB Arriva	4,5	3,1	6,9	4,8
DB Cargo	7,9	5,5	8,5	5,9
DB Schenker	8,1	5,7	8,5	5,9
DB Netze Fahrweg	4,2	2,9	5,8	4,0
DB Netze Personenbahnhöfe	5,6	3,9	5,8	4,0
DB Netze Energie	3,9	2,7	5,8	4,0
DB-Konzern	5,9	4,1	6,8	4,7

Die Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests angesetzte Nutzungsdauer orientiert sich für die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswernermittlung Vermögenswerte beziehungsweise künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekten, deren Bauzeit sich über den Betrachtungszeitraum (über das Jahr 2029) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnusses wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für alle CGUs eine Überdeckung.

Unabhängig von den durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen der CGUs werden einzelne Vermögenswerte wertgemindert, die nicht mehr in vollem Umfang nutzbar sind. Diese Wertminderungen sind unter den Angaben zu der jeweiligen Bilanzposition dargestellt.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Für alle CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die firmenwerttragenden Segmente durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf.

Grundsätzlich sieht sich DB Cargo weiterhin mit großen Herausforderungen aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld konfrontiert. Bei der CGU DB Cargo könnte je nach Planungsszenario zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vorliegen. In diesem Fall ist für die betroffenen Assets auch der beizulegende Zeitwert abzüglich der Kosten der Veräußerung zu ermitteln. Sollte dieser den Buchwert der Assets übersteigen, ist kein Impairment zu berücksichtigen. DB Cargo hat in 2019 für den wesentlichen Teil seiner Assets (insbesondere Lokomotiven und Güterwagen) Marktwerte ermittelt. Insgesamt wurde keine Unterdeckung der Buchwerte festgestellt, sodass zum Bilanzstichtag kein Impairment zu berücksichtigen war.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung der betroffenen Segmente abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Arriva und DB Schenker ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren zum Planungszeitpunkt verfügbare externe und interne Experteneinschätzungen.

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Wertminderungsbedarf bei CGUs

Im Rahmen des Impairment-Tests wurden die wesentlichen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, in Form standardisierter Sensitivitätsanalysen überprüft. Bei der CGU DB Cargo erfolgte die Sensitivitätsanalyse bezogen auf die ermittelten Marktwerte der wesentlichen Assets. Auch bei einem Abschlag in Höhe von 10% auf den Marktwert ergab sich für die CGU DB Cargo keine Wertminderungsbedarf.

Generell bestehen auch bei den CGUs der Infrastruktur unverändert Risiken aus dem Umfang der langfristigen Baukostenzuschüsse für Ersatzinvestitionen ins Bestandsnetz und der damit zusammenhängenden Höhe an Eigenmitteln aufseiten der Infrastrukturunternehmen. Die in der Mittel- und Langfristplanung hinterlegten Baukostenzuschüsse basieren auf der von Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem DB-Konzern unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie dem zwischen dem Bund und dem DB-Konzern vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der Ziele des Klimaschutzprogramms 2030.

EBIT-Marge

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergibt einen Wertminderungsbedarf bei der CGU DB Netze Fahrweg von 688 Mio. €, das heißt, der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs liefert keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Netze Fahrweg hält der Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 8,9 % stand. Alle übrigen CGUs zeigen auch bei einer Absenkung der EBIT-Marge um 10 % eine stabile Überdeckung.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Zur Prüfung der Sensitivität des Impairment-Test-Ergebnisses in Bezug auf das angenommene langfristige Wachstum der Cashflows (1 %) wurde eine Reduzierung der langfristigen Wachstumsrate um 10 % simuliert. Analog zum Vorjahr ergibt sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Gewichtete Kapitalkosten

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wird, sind durch die Simulation der Werthaltigkeit je CGU bei einem Kapitalkostenaufschlag von 10 % untersucht worden. Die Basis für diese Simulation bildeten die aktuell angesetzten gewichteten Kapitalkosten (nach Steuern). In dieser Modellrechnung ergibt sich für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Nutzungsdauer und Restwert

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer beziehungsweise zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10 % geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (= Terminal Value) geprüft. In dieser Modellrechnung ergibt sich für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2019	2018
Planmäßige Abschreibungen	3.688	2.714
Erfasste Wertminderungen	10	25
Erfasste Wertaufholungen	-27	-51
Insgesamt	3.671	2.688
⊕ Sondereffekte	-72	-60
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	-22	-
⊕ Währungskurseffekte	-4	-
Insgesamt - vergleichbar	3.573	2.628

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr über dem Vorjahreswert und betrafen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie Schienenfahrzeuge. Sie wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen. Der Anstieg der planmäßigen Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16. Leicht gegenläufig wirkten Effekte aus dem Ansatz höherer Nutzungsdauern bei einzelnen Anlageklassen (siehe Abschnitt **VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR** ↗ 191 F.).

Weitere Erläuterungen in den Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den **ANHANGZIFFERN (13)** ↗ 203 FF. **UND (14)** ↗ 206 F.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Leasing ¹⁾	903	1.801
Bedingte Leasingaufwendungen	1	1
	904	1.802
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	271	355
Gebühren und Beiträge	242	248
Aufwendungen aus Versicherungen	151	172
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	174	178
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	65	69
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	334	323
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	28	29
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	521	487
Sonstige Kommunikationsdienste	50	47
Sonstige Serviceleistungen	840	794
	1.411	1.328
Aufwendungen aus Schadenersatz	204	175
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ²⁾	59	27
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	132	116
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	19
Sonstige betriebliche Steuern	73	67
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	93	94
Konzessionskosten für Personenverkehr	114	124
Sonstiger personalbezogener Aufwand	241	230
Sonstige übrige Aufwendungen	660	732
	1.108	1.180
Insgesamt	5.157	6.088
⊕ Sondereffekte	-258	-253
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	-5	-2
⊕ Währungskurseffekte	-18	-
Insgesamt - vergleichbar	4.876	5.833

¹⁾ Im Vorjahr: Aufwendungen aus Operate Leases.

²⁾ Einschließlich Zahlungseingänge auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Der sonstige betriebliche Aufwand sank um 931 Mio. € (-15,3 %). Wesentliche Ursache für den Rückgang ist die Erstanwendung des IFRS 16 zum 1. Januar 2019. Die verbleibenden Aufwendungen aus Leasing betrafen neben dem weiterhin im sonstigen betrieblichen Aufwand gezeigten Serviceanteil aktivierter Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (320 Mio. €), Leasinggegenstände von geringem Wert (41 Mio. €) sowie variable Leasingaufwendungen (10 Mio. €).

In den sonstigen bezogenen Dienstleistungen stiegen die bezogenen IT-Leistungen in nahezu allen Segmenten. Gegenläufig sanken die Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten deutlich.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer von 32,8 Mio. € (im Vorjahr: 29,4 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 14,7 Mio. € (im Vorjahr: 8,2 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 9,0 Mio. € (im Vorjahr: 5,0 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,6 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 8,7 Mio. € (im Vorjahr: 15,6 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfallen 6,6 Mio. € (im Vorjahr: 8,5 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

Die Abnahme der sonstigen übrigen Aufwendungen erklärt sich fast vollständig aus der im Vorjahresvergleich geringeren Zuführung zu Drohverlustrückstellungen im Segment DB Arriva.

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2019	2018
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
VT-ARRIVA Személyszállító és Szolgáltató Kft., Székesfehérvár / Ungarn	-	5
Trieste Trasporti S.P.A., Triest / Italien	4	4
Intercambiador de Transportes Príncipe PIO S.A., Madrid / Spanien	5	1
Übrige	2	-1
	11	9
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel / Schweiz	3	3
GHT Mobility GmbH, Berlin	-27	-
Übrige	1	0
	-23	3
Insgesamt	-12	12

(9) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
ZINSETRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	5	6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	32	21
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Operative Zinserträge	37	27
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	11	-3
	48	24
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-472	-519
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-92	-99
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-94	-27
Operativer Zinsaufwand	-658	-645
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-45	-24
	-703	-669
Insgesamt	-655	-645
⊕ Sondereffekte	2	0
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	2	0
⊕ Währungskurseffekte	1	-
Insgesamt - vergleichbar	-650	-645
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-621	-618

Der Anstieg der Zinserträge ergab sich unter anderem aus höheren Erträgen aus Sicherungsgeschäften sowie aus der Auflösung passiver Abgrenzungen.

Die Aufwendungen für sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen haben sich aufgrund der durchschnittlich niedrigeren Zinsen für die im Berichtsjahr und im Vorjahr emittierten Senioranleihen im Vergleich zu den in diesem Zeitraum getilgten Senioranleihen trotz insgesamt gesteigener Finanzschulden reduziert.

Der deutliche Anstieg des Zinsaufwands für Leasingverbindlichkeiten ergab sich aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Ergebnis aus Beteiligungen	2	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-128	-57
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	110	59
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	2	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-5	-8
Übriges Finanzergebnis	-17	-9
Insgesamt	-36	-14
⊕ Sondereffekte	-	-
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	3	1
⊕ Währungskurseffekte	4	-
Insgesamt - vergleichbar	-29	-13

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die starken Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultierten zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken und dem japanischen Yen. Die moderaten Währungskursschwankungen im Vorjahr waren im Wesentlichen auf das Kursverhältnis des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, dem australischen Dollar und dem japanischen Yen zurückzuführen. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält Reklassifizierungen erfolgsneutral im Eigenkapital erfasster währungsinduzierter Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind.

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2019	2018
Tatsächlicher Steueraufwand	-240	-222
Erträge aus dem Wegfall von Steuerpflichtungen	103	30
Tatsächliche Ertragsteuern	-137	-192
Latenter Steuerertrag / Steueraufwand	136	-438
Ertragsteuern	-1	-630

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr größtenteils bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus geringeren Ertragsteuerrisiken. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Ertrag (im Vorjahr: Aufwand). Dieser entfiel zum größten Teil auf Deutschland und resultierte im Wesentlichen aus dem an die geänderten Rahmenbedingungen angepassten, verlängerten Planungshorizont zur Nutzung von Verlustvorträgen und temporären Differenzen.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von 30,5% darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

in Mio. €	2019	2018
Ergebnis vor Ertragsteuern	681	1.172
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand (-)	- 208	- 357
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	151	- 299
Steuerfreie Erträge	33	30
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	48	55
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 27	- 16
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	21	30
Übrige Effekte	- 19	- 73
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 1	- 630
Effektiver Steuersatz in %	0,1	53,8

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

Die übrigen Effekte enthielten im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und die Auflösung von Rückstellungen für Ertragsteuerrisiken im Ausland.

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DBAG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2019	2018
Jahresergebnis	680	542
davon auf die Aktionäre der DBAG entfallendes Jahresergebnis	662	528
davon Hybridkapitalgebern zugerechnet	5	-
davon nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	13	14
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie)		
unverwässert	1,54	1,23
verwässert	1,54	1,23

Erläuterungen zur Bilanz

(13) SACHANLAGEN

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten nach IAS 16 (Sachanlagen). Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Sind für die Herstellung eines Vermögenswerts notwendigerweise mindestens zwei Jahre erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Andere Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Im Verhältnis zu den gesamten Anschaffungs- und Herstellungskosten wesentliche Komponenten einer Sachanlage werden separat bilanziert und linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen

Für gemietete und geleaste Vermögenswerte wird, soweit diese unter den Anwendungsbereich des IFRS 16 fallen, ein Nutzungsrecht (gemäß IFRS 16.24) und eine Leasingverbindlichkeit angesetzt, sobald die Vermögenswerte dem DB-Konzern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Abschreibung erfolgt linear über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses. Davon ausgenommen sind Leasingverträge für Vermögenswerte von geringem Wert (bis zu einschließlich 5.000 €) und kurzfristige Leasingverträge mit einer Laufzeit von zwölf Monaten oder weniger, deren Aufwand linearisiert in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Komponenten von Leasingraten, die nicht die Nutzung des Vermögenswerts betreffen, werden nicht in die Bemessung des Nutzungsrechts und die Leasingverbindlichkeit einbezogen.

Bis zum 31. Dezember 2018 hat der DB-Konzern IAS 17 angewandt und solche Leasingverträge als Finance-Leasing-Verhältnisse beurteilt, die mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken im Wesentlichen auf den Leasingnehmer übertragen.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei der Festlegung der Vertragslaufzeit berücksichtigt das Management alle Tatsachen und Umstände, die Einfluss auf die mögliche Ausübung einer Verlängerungsoption oder Kündigungsoption haben. Diese Einschätzung wird regelmäßig überprüft.

Vermietete Vermögenswerte

Der DB-Konzern stuft jedes Leasingverhältnis entweder als Operate Lease oder als Finanzierungsleasing ein. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird es als Operate-Lease-Verhältnis eingestuft.