

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

Der Konzern-Abschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Ausgehend von historischen Erfahrungen und vernünftigen Erwartungen zukünftiger Ereignisse werden die abgeleiteten Schätzungen und Beurteilungen kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls adjustiert. Dennoch entsprechen die Schätzungen nicht immer den späteren tatsächlichen Gegebenheiten.

Schätzungen und Annahmen, die innerhalb des nächsten Berichtsjahres ein signifikantes Risiko in Form wesentlicher Anpassungen der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden mit sich bringen könnten, werden bei den jeweiligen Posten erörtert.

GRI 201-1 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 sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende 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 langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung hat. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 7% 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 die 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. €	2020	2019
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen ¹⁾	35.058	39.472
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	6.529	6.585
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.050	1.907
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	374	444
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen ¹⁾	1.690	1.690
Sonstige Umsatzerlöse	805	1.004
Erlösschmälerungen	-76	-87
Insgesamt	39.901	44.430
± Sondereffekte	1	1
± Konsolidierungskreiseffekte	-44	-101
± Währungskurseffekte	339	0
Insgesamt – vergleichbar	40.197	44.330

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

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 Vermietung und Verpachtung wurden im Wesentlichen im Segment DB Netze Personenbahnhöfe und Umsatzerlöse aus Warenverkäufen im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Energie und DB Schenker erwirtschaftet. Die sonstigen Umsatzerlöse betrafen nahezu alle Segmente.

Im Berichtsjahr sanken die Umsatzerlöse um 4.529 Mio. € (-10,2%) auf 39.901 Mio. €. Der Umsatzrückgang im DB-Konzern ist im Wesentlichen auf geringere Fahrgastzahlen infolge der Corona-Krise zurückzuführen. Vor allem DB Fernverkehr, DB Regio und DB Arriva verzeichneten aufgrund der empfohlenen coronabedingten Mobilitätseinschränkungen hohe Umsatzeinbrüche. Ein weiterer Umsatzrückgang (-719 Mio. €) ergab sich aus dem Übergang des Verkehrsvertrags von Arriva Rail North an das Department for Transportation (DfT) am 1. März 2020.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungskurseffekte von 339 Mio. € enthalten, die sich insbesondere bei DB Schenker auswirkten. Sie resultierten vor allem aus den umsatzstarken Währungsgebieten Vereinigtes Königreich und den USA sowie Kursrückgängen der norwegischen Krone.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse unter dem Vorjahresniveau (-4.133 Mio. €; -9,3%).

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 (76 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 per 31.12. (in Mio. €)	2020	2019
Personenverkehrsverträge	64.142	64.652
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	248	218
Übrige Verträge ¹⁾	197	139
Insgesamt	64.587	65.009

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 sind im Konzern-Lagebericht in den Abschnitten *Auftragsbestand DB Regio* → 122 f. und *Auftragsbestand DB Arriva* → 156 f. enthalten.

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⁾ wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Vermögenswerte (in Mio. €)	2020	2019
Stand per 01.01.	29	29
Zugänge	131	114
Erfüllung / Bezahlung	-55	-54
Sonstige Änderungen	-70	-60
Stand per 31.12.	35	29

Ein Betrag von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2019: 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 wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

Vertragliche Verbindlichkeiten (in Mio. €)	2020	2019
Stand per 01.01.	1.308	1.266
Zugänge	2.353	3.161
Erfüllung von Verbindlichkeiten	-2.509	-3.118
Sonstige Änderungen	-32	-1
Stand per 31.12.	1.120	1.308
davon langfristig	111	164

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2020	2019
Bestandsveränderungen	1	-29
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.563	3.195
Insgesamt	3.564	3.166
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	-1
± Währungskurseffekte	1	-
Insgesamt - vergleichbar	3.565	3.165

¹⁾ Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden unter anderem Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

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

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2020	2019
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	3	4
Verkauf von Material und Energie	98	98
Sonstige Leistungen für Dritte	527	509
	628	611
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	176	188
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	174	259
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	94	115
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	143	144
Übrige staatliche Zuschüsse	1.181	346
	1.418	605
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	121	277
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	4	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	130	267
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	21	24
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	51	46
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	152	156
Sonstige übrige Erträge	564	597
	788	823
Insgesamt	3.439	3.030
± Sondereffekte	-48	-22
± Konsolidierungskreiseffekte	0	-2
± Währungskurseffekte	8	-
Insgesamt - vergleichbar	3.399	3.006

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge über dem Niveau des Vorjahres (+ 393 Mio. €).

Der Anstieg entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen, die im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Corona-Krise ausgezahlt wurden. Coronabedingte Zuschüsse wurden einzelnen Tochtergesellschaften des DB-Konzerns beispielsweise für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Weitere staatliche Zuschüsse, für die zum Berichtsjahresende der Förderungsprozess noch nicht abgeschlossen war, wurden mit dem voraussichtlichen Förderbetrag bilanziert. Hierbei wurde unter anderem der Beantragungs- und Bewilligungsprozess bis zum Erhalt der Corona-Hilfen berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um einen Schätzwert, der infolge der Unwägbarkeiten der Corona-Krise besonderen Unsicherheiten unterliegt.

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Mietererträge von 23 Mio. €.

Der Rückgang der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten im Vergleich zum Vorjahr ergab sich hauptsächlich aus geringeren Buchgewinnen von Immobilienverkäufen in den Segmenten DB Netze Personenbahnhöfe, DB Regio und DB Netze Fahrweg.

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

(4) Materialaufwand

in Mio. €	2020	2019
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	1.906	1.824
Stromsteuer	145	155
Diesel, sonstige Treibstoffe	961	1.120
Sonstige Energien	185	217
Energiepreiserivate	-78	-2
	3.119	3.314
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	647	556
Preis- und Wertberichtigungen Material	-31	-78
	3.735	3.792
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	12.470	11.980
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	410	401
Provisionen	80	179
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	367	462
Nutzung Stationen	63	84
Nutzung örtliche Anlagen	3	16
	433	562
Sonstige bezogene Leistungen	849	959
	14.242	14.081
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	4.780	4.389
Insgesamt	22.757	22.262
± Sondereffekte	-74	-3
± Konsolidierungskreiseffekte	-29	-71
± Währungskurseffekte	233	-
Insgesamt - vergleichbar	22.887	22.188

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte stieg der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 699 Mio. € (+3,2%).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 87 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €), gegenläufig ergab sich ein Einmaleffekt. Die Aufwendungen für Energie sanken im Berichtsjahr aufgrund von Mengen- und Preiseffekten. Darüber hinaus wirkte sich die Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise aus.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 161 Mio. € (+1,1%) an. Die eingekauften Transportleistungen lagen vor allem aufgrund coronabedingt stark gestiegener Frachtraten in der Luftfracht bei DB Schenker über dem Niveau des Vorjahres. Gegenläufig verminderten sich die Aufwendungen für Provisionen infolge geringerer Ticketverkäufe sowie für Trassen- und Stationsnutzung aufgrund der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 391,1 Mio. € (+8,9%) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Fernverkehr.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

in Mio. €	2020	2019
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	13.836	13.714
für zugewiesene Beamt*innen	856	963
	14.692	14.677
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.594	2.569
für zugewiesene Beamt*innen	204	221
Aufwendungen zur Personalanpassung	155	142
Aufwendungen für Altersversorgung	652	543
	3.605	3.475
Insgesamt	18.297	18.152
± Sondereffekte	-130	-141
± Konsolidierungskreiseffekte	-9	-12
± Währungskurseffekte	66	-
Insgesamt - vergleichbar	18.224	17.999

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.238 Mio. € (im Vorjahr: 1.215 Mio. €) enthalten.

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

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultierten primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen unter *Anhangsziffer (31) → 219 ff.* Der Anstieg der Aufwendungen für Altersversorgung war im Wesentlichen auf die Erhöhung des Arbeitgeberbeitrags zur betrieblichen Altersvorsorge zum 1. Januar 2020 aufgrund tariflicher Regelungen in Deutschland zurückzuführen.

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

In Deutschland haben sich die Löhne und Gehälter infolge von Tarifabschlüssen überwiegend zum 1. Juli 2020 um 2,6% erhöht. Gegenläufig wirkten geringere Zuführungen zu Personalverbindlichkeiten wie Tantiemen, Urlaubsrückständen und Arbeitsmehrlösungen teilweise kompensierend.

Darüber hinaus führte die geringere Beschäftigtenzahl im Ausland zu einer leichten Reduzierung 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	
	2020	2019	2020	2019
Arbeitnehmende	306.131	305.342	303.925	302.327
Beamt*innen	16.637	18.602	17.964	20.051
Mitarbeitende	322.768	323.944	321.889	322.378
Auszubildende und dual Studierende	12.796	11.962	11.201	10.296
Beschäftigte	335.564	335.906	333.090	332.674

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

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern leicht unter dem Niveau des Vorjahresendes. Dieser Rückgang zeigt sich auf Ebene der Segmente bei DB Arriva im Wesentlichen infolge der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise sowie aufgrund eines konjunkturbedingten Rückgangs bei DB Schenker. Im Systemverbund Bahn stieg der Personalbestand im Vergleich zum Vorjahr hingegen insbesondere im Segment DB Netze Fahrweg im Instandhaltungs-/Bauprojektbereich und im Betriebsdienst sowie aufgrund zusätzlicher Verkehre bei DB Fernverkehr AG und DB Regio AG. Zu einem Anstieg der Mitarbeitendenzahl im Segment Beteiligungen/Sonstige kam es infolge eines erhöhten Auftragsvolumens sowie des Ausbaus innovativer Themenfelder im Wesentlichen bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, der DB AG sowie der DB Systel GmbH.

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

in NP	am Jahresende	
	2020	2019
Arbeitnehmende	319.185	318.809
Beamt*innen	17.093	19.102
Mitarbeitende	336.278	337.911
Auszubildende und dual Studierende	12.796	11.962
Beschäftigte	349.074	349.873

(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	5–60
Signalanlagen	7–40
Fernmeldeanlagen	5–20
Bahnstromanlagen	10–52
Schienenfahrzeuge	10–30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5–40
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3–15

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

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

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	unbestimmt
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 Geschäftsjahr 2020 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 ausschließlich in der CGU DB Schenker. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten → 188 f.

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 der jeweiligen CGU 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 jeweils zum Jahresabschluss 2019 beziehungsweise 2020 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in %	2020		2019	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	6,7	4,7	5,5	3,8
DB Regio	5,6	3,9	4,5	3,1
DB Cargo	8,2	5,7	7,9	5,5
DB Netze Fahrweg	4,8	3,4	4,2	2,9
DB Netze Personenbahnhöfe	5,8	4,0	5,6	3,9
DB Netze Energie	4,0	2,8	3,9	2,7
DB Arriva	6,1	4,2	4,5	3,1
DB Schenker	8,4	5,9	8,1	5,7

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.

Über die einzelnen CGUs an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung Vermögenswerte 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 2030) hinaus erstreckt und deren geplante Eigenmittel noch nicht im Wesentlichen investiert wurden. In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Es wird eine langfristige Wachstumsrate von 1,0% auf das eingesetzte Kapital (Capital Employed) in der Berechnung berücksichtigt. Die Wachstumsthesaurierung dient der Abbildung einer inflationsbereinigten Reinvestitionsrate. Dadurch wird sichergestellt, dass in der Fortschreibung der Cashflows in der ewigen Rente ein eingeschwungener Zustand reflektiert wird.

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.

Grundsätzlich sieht sich DB Cargo weiterhin mit großen Herausforderungen aus dem Markt- und Wettbewerbsumfeld konfrontiert. Bei der CGU DB Cargo liegt zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vor. 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 2020 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.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle CGUs mit Ausnahme von DB Cargo ihre Buchwerte mit dem Nutzungswert (Value in Use) decken.

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

Goodwill-Impairment-Test

Für alle CGUs, denen ein 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. Ausgenommen hiervon ist die unterjährig erfolgte Wertberichtigung bei der CGU DB Arriva.

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 ZAHLUNGSMITTELGENERIERENDEN

EINHEITEN (CASH-GENERATING UNITS; CGUS)

Die im Wesentlichen coronabedingt deutlich reduzierte Ergebnis- und Cashflow-Planung im Segment DB Arriva führte zusammen mit den deutlich erhöhten Kapitalkosten im Rahmen der Werthaltigkeitsprüfung dazu, dass das in der Bilanz aktivierte Nettovermögen (Buchwert) nicht mehr über künftige Überschüsse, die aus der Mittelfristplanung abgeleitet werden (Value in Use), gedeckt ist. In der Folge ergab sich ein Wertminderungsbedarf von 1.411 Mio. €, der vollständig auf die Abschreibung der bislang von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte entfällt.

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, wie auch im Vorjahr, bezogen auf die ermittelten Marktwerte der wesentlichen Assets. Analog zum vergangenen Geschäftsjahr ist davon auszugehen, dass sich auch bei einem Abschlag in Höhe von 10 % auf den Marktwert kein Wertminderungsbedarf ergibt.

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 vom BMVI und dem DB-Konzern unterzeichneten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie dem zwischen dem Bund und dem DB-Konzern vereinbarten Projekt- und Finanzierungskonzept zur Hinterlegung der Ziele des Klimaschutzprogramms 2030.

Die hier im Folgenden ausgewiesenen Sensitivitäten beziehen sich lediglich auf einen Impairment-Test auf Basis des Nutzungswerts (Value in Use). Kommt es im Rahmen der Szenarioanalysen zu einer Unterdeckung, hat dies noch nicht zwangsläufig einen Wertminderungsbedarf zur Folge. Würde die in der jeweiligen Szenarioanalyse zugrunde gelegte Prämisse eintreten, müsste in einem zweiten Schritt die Deckung der Buchwerte über die Marktwerte (Fair Value less Costs of Disposal) untersucht werden. Die hier dargestellten Szenarioanalysen treffen keine Aussage über die Entwicklung der Marktwerte oder über ein Risiko in der Entwicklung der Marktwerte.

EBIT-MARGE

Für die Szenarioanalyse aus Ergebnisunterschreitungen wurde das Risiko einer um 10 % reduzierten EBIT-Marge betrachtet. Diese Modellrechnung ergab eine Unterdeckung bei den CGUs DB Fernverkehr (-317 Mio. €), DB Regio (-309 Mio. €), DB Netze Fahrweg (-4.324 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (-611 Mio. €) und DB Arriva (-772 Mio. €), das heißt, der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs lieferte keine ausreichende Deckung mehr für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Fernverkehr hält einer Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 8,6 %, DB Regio um bis zu 8,4 %, DB Netze Fahrweg

um bis zu 1,7 %, DB Netze Personenbahnhöfe um bis zu 3,4 % und DB Arriva um bis zu 1,6 % 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 ergab sich in diesem Szenario für keine der betrachteten CGUs ein Wertminderungsbedarf.

GEWICHTETE KAPITALKOSTEN

Risiken aus den Annahmen zum Kapitalisierungszinssatz, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (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 ergab sich für die CGUs DB Netze Fahrweg (-1.852 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (-275 Mio. €) und DB Arriva (-178 Mio. €) eine Unterdeckung. Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem die oben genannten CGUs die jeweiligen Buchwerte deckten, betrug bei DB Netze Fahrweg 3,0 %, bei DB Netze Personenbahnhöfe 5,0 % und bei DB Arriva 4,3 %.

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 ergab sich für die CGUs DB Netze Fahrweg (-1.056 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (-99 Mio. €) und DB Arriva (-102 Mio. €) eine Unterdeckung. Eine Überdeckung weist DB Netze Fahrweg bei einer Absenkung des Restwerts am Ende der Nutzungsdauer von bis zu 4,6 %, DB Netze Personenbahnhöfe von bis zu 7,6 % und DB Arriva von bis zu 6,0 % aus. Alle übrigen CGUs zeigen in der Szenarioanalyse eine stabile Überdeckung.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2020	2019
Planmäßige Abschreibungen	3.828	3.688
Erfasste Wertminderungen	1.558	10
Erfasste Wertaufholungen	-14	-27
Insgesamt	5.372	3.671
± Sondereffekte	-1.467	-72
± Konsolidierungskreiseffekte	-4	-1
± Währungskurseffekte	10	-
Insgesamt - vergleichbar	3.911	3.598

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. Die erfassten Wertminderungen betreffen mit 1.411 Mio. € die vollständige Abschreibung der bislang von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den **Anhangsziffern (13)** → 203 ff. und **(14)** → 205 f.

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2020	2019
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Leasing	758	903
Bedingte Leasingaufwendungen	0	1
	758	904
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	219	271
Gebühren und Beiträge	221	242
Aufwendungen aus Versicherungen	159	151
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	115	174
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	57	65
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	243	334
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	40	28
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	580	521
Sonstige Kommunikationsdienste	51	50
Sonstige Serviceleistungen	790	840
	1.421	1.411
Aufwendungen aus Schadenersatz	239	204
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	91	59
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	217	132
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	0	1
Sonstige betriebliche Steuern	73	73
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	127	93
Konzessionskosten für Personenverkehr	24	114
Sonstiger personalbezogener Aufwand	260	241
Sonstige übrige Aufwendungen	971	660
	1.382	1.108
Insgesamt	5.235	5.157
± Sondereffekte	- 230	- 258
± Konsolidierungskreiseffekte	0	- 7
± Währungskurseffekte	22	-
Insgesamt - vergleichbar	5.027	4.892

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingänge auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen insgesamt um 78 Mio. € (+ 1,5%), im Wesentlichen infolge höherer sonstiger übriger Aufwendungen sowie eines Anstiegs der Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten.

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aufwendungen resultierte fast vollständig aus den im Vergleich zum Vorjahr höheren Aufwendungen für die Bildung von Drohverlustrückstellungen im Segment DB Regio. Der Anstieg der Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten betraf im Wesentlichen nicht mehr nutzbare Module von Transport- und Logistiksoftware im Segment DB Schenker sowie Anlagenabgänge der Infrastruktursegmente.

Gegenläufig sind die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten vor allem infolge der Beendigung des Arriva-Rail-North-Franchise deutlich gesunken. Die übrigen Aufwendungen aus Leasing betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (233 Mio. €; im Vorjahr: 320 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (48 Mio. €; im Vorjahr: 41 Mio. €).

Auch die Reise- und Repräsentationskosten gingen coronabedingt sowie infolge einer vermehrten Nutzung von Web- und Videokonferenzen zurück. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr aufgrund der Corona-Krise die Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung reduziert.

In den sonstigen bezogenen Dienstleistungen stiegen die bezogenen IT-Leistungen in nahezu allen Segmenten. Gegenläufig sanken die Kosten für sonstige Serviceleistungen insbesondere im Segment DB Schenker aufgrund eines geringeren Einsatzes von Zeitarbeitenden.

Die Konzessionskosten für Personenverkehr waren rückläufig, da die Aufgabenträger von The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich, und XC Trains Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich (beide Segment DB Arriva) aufgrund vertraglicher Anpassungen auf einen Teil der Konzessionszahlungen verzichteten.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten waren Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer von 20,9 Mio. € (im Vorjahr: 32,8 Mio. €) enthalten; davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 8,8 Mio. € (im Vorjahr: 14,7 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 7,3 Mio. € (im Vorjahr: 9,0 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,4 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 4,5 Mio. € (im Vorjahr: 8,7 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen 2,8 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(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. €	2020	2019
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	1	4
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spainien	2	5
Übrige	1	2
	4	11
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	6	3
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	- 4	- 3
GHT Mobility GmbH, Berlin ¹⁾	- 32	- 27
Übrige	5	4
	- 25	- 23
Insgesamt	- 21	- 12

¹⁾ Im Berichtsjahr wurden die über den Anschaffungskosten der Anteile liegenden kumulierten Verluste (32 Mio. €) von den Finanzforderungen gegen GHT Mobility GmbH abgesetzt.

(9) Zinsergebnis

in Mio. €	2020	2019
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	5	5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	25	32
Erträge aus Wertpapieren	1	0
Operative Zinserträge	31	37
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	83	11
	114	48
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 427	- 472
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	- 65	- 92
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	- 81	- 94
Operativer Zinsaufwand	- 573	- 658
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	- 156	- 45
	- 729	- 703
Insgesamt	- 615	- 655
± Sondereffekte	1	2
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	- 2	-
Insgesamt - vergleichbar	- 616	- 653
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	- 542	- 621

Zinserträge und Zinsaufwendungen werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Der Anstieg der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrigen Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes von Rückstellungen für ökologische Altlasten.

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

Die Erhöhung der Aufwendungen für die Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten ergab sich größtenteils aus der Anpassung der Diskontierungszinssätze für die Rückstellung zur Beseitigung von ökologischen Altlasten und einer Stilllegungsrückstellung für die anteiligen Rückbaukosten bei einem Gemeinschaftskraftwerk.

(10) Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2020	2019
Ergebnis aus Beteiligungen	1	2
Ergebnis aus Währungskurseffekten	120	-128
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	-145	110
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-2	2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-56	-5
Sonstiges Finanzergebnis	-9	-17
Insgesamt	-91	-36
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	-24
± Währungskurseffekte	18	-
Insgesamt - vergleichbar	-73	-60

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht.

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultierte aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten und -forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten saldiert zu betrachten. Die starken Währungskursschwankungen im Berichtsjahr resultierten zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem britischen Pfund, dem Schweizer Franken und der norwegischen Krone. 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.

Die Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente entfielen mit 43 Mio. € auf das assoziierte Unternehmen Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal. Siehe *Anhangziffer (15)* → 206.

(11) Ertragsteuern

in Mio. €	2020	2019
Tatsächlicher Steueraufwand	-213	-240
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	33	103
Tatsächliche Ertragsteuern	-180	-137
Latenter Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag)	-43	136
Ertragsteuern	-223	-1

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus gestiegenen Ergebnisbeiträgen einiger ausländischer Konzerngesellschaften und aus niedrigeren Erträgen aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Aufwand (im Vorjahr: Ertrag). Dieser resultierte aus der geringeren erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge, während sich im Vorjahr ein latenter Steuerertrag aus der Verlängerung des Planungshorizonts ergab.

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

in Mio. €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	-5.484	681
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steuerertrag (+) / Steueraufwand (-)	1.673	-208
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	-1.398	151
Steuerfreie Erträge	24	33
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	40	48
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-372	-27
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	-154	21
Übrige Effekte	-36	-19
Ausgewiesene Ertragsteuern	-223	-1
Effektiver Steuersatz in %	-4,1	0,1

Im Berichtsjahr entstanden neue steuerliche Verlustvorträge in erheblichem Umfang sowie zusätzliche temporäre Differenzen, auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, da bereits für die im Vorjahr vorhandenen Verlustvorträge und temporären Differenzen im Zeitraum der Langfristplanung nicht mit ausreichend zu versteuerndem Ergebnis gerechnet wurde.

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

Die übrigen Effekte enthielten im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten und zusätzlicher lokaler Ertragsteuern im Ausland.

(12) Ergebnis je Aktie

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

in Mio. €	2020	2019
Jahresergebnis	-5.707	680
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	-5.710	662
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	26	5
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	-23	13
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN € / AKTIE)		
unverwässert	-13,28	1,54
verwässert	-13,28	1,54