

Per 31.12. / in Mio. €	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
Sachanlagen	50.100	47.704	+ 2.396	+ 5,0
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	2.387	2.290	+ 97	+ 4,2
+ Vorräte	2.155	1.937	+ 218	+ 11,3
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.476	4.849	+ 1.627	+ 33,6
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3.799	3.345	+ 454	+ 13,6
- Forderungen aus Planvermögen ¹⁾	- 101	-	- 101	-
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	- 541	- 625	+ 84	- 13,4
+ Forderungen aus Ertragsteuern	63	55	+ 8	+ 14,5
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 8.097	- 6.312	- 1.785	+ 28,3
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 4.224	- 4.042	- 182	+ 4,5
- Ertragsteuerschulden	- 252	- 191	- 61	+ 31,9
- Sonstige Rückstellungen	- 7.496	- 6.041	- 1.455	+ 24,1
- Passive Abgrenzungen	- 1.249	- 1.205	- 44	+ 3,7
Capital Employed	43.020	41.764	+ 1.256	+ 3,0

¹⁾ Ab dem Berichtsjahr werden Forderungen aus Planvermögen bei der Ermittlung des Capital Employed abgezogen.

Zur weiteren Berechnung werden in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene wurden nach der gleichen Methodik abgeleitet.

in Mio. €	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 298	- 4.757	+ 4.459	+ 93,7
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	- 7	- 4	- 3	- 75,0
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	3	0	+ 3	-
Trassenpreisförderung zur Bewältigung der Corona-Pandemie	- 2.098	-	- 2.098	-
Zuführung Rückstellung ökologische Altlasten	515	-	+ 515	-
Anpassung Rückstellungen/ Forderungen Havarie Tunnel	144	59	+ 85	-
Restrukturierung / personalvertragliche Verpflichtungen	133	114	+ 19	+ 16,7
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholung Grundstücke (DB Netze Fahrweg)	- 122	79	- 201	-
Periodenfremde Energieaufwendungen	19	72	- 53	- 73,6
Impairment Goodwill DB Arriva	-	1.411	- 1.411	- 100
Sonstiges	120	68	+ 52	+ 76,5
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	- 1.591	- 2.958	+ 1.367	+ 46,2
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	39	55	- 16	- 29,1
EBIT bereinigt	- 1.552	- 2.903	+ 1.351	+ 46,5
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	3.804	5.372	- 1.568	- 29,2
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	- 39	- 55	+ 16	+ 29,1
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen/-aufholungen	74	- 1.412	+ 1.486	-
EBITDA bereinigt	2.287	1.002	+ 1.285	+ 128

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt -1.293 Mio. € (im Vorjahr: 1.799 Mio. €) bereinigt. Diese resultierten überwiegend aus temporären Trassenpreisabsenkungen für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr im Rahmen der Umsetzung der coronabedingten Unterstützungsmaßnahmen des Bundes (rückwirkend ab März 2020). Gegenläufig wirkten Rückstellungszuführungen aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten (Beteiligungen/Sonstige) und für Vergleichsverfahren im Zusammenhang mit der Havarie eines Tunnels (DB Netze Fahrweg). Weitere Sondereffekte resultierten aus der Anpassung von Rückstellungen für Immobilienrisiken und Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholungen für Grundstücke (DB Netze Fahrweg) und der Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Beteiligungen/Sonstige). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen von Kaufpreisallokationen (Purchase Price Allocation; PPA) im Wesentlichen bei DB Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (39 Mio. €; im Vorjahr: 55 Mio. €).

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE):

in Mio. €	2021	2020	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt	- 1.552	- 2.903	+ 1.351	+ 46,5
/ Capital Employed per 31.12.	43.020	41.764	+ 1.256	+ 3,0
ROCE in %	- 3,6	- 7,0	-	-

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung



201-1

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gem. 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

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 ggf. 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 z.B. 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 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Umsatzrealisierung gem. 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.

in Mio. €	2021	2020
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	41.683	35.058
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	7.209	6.529
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.224	2.050
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	332	374
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	2.202	1.690
Sonstige Umsatzerlöse	860	805
Erlösschmälerungen	-226	-76
Insgesamt	47.075	39.901
± Sondereffekte	175	1
± Konsolidierungskreiseffekte	-39	-6
± Währungskurseffekte	-36	0
Insgesamt - vergleichbar	47.175	39.896

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Cargo, DB Arriva und DB Fernverkehr 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 sind die Umsatzerlöse um 7.174 Mio. € (+18,0%) auf 47.075 Mio. € gestiegen. Der Umsatzanstieg im DB-Konzern resultierte ganz wesentlich aus der starken Umsatzentwicklung im Segment DB Schenker. Treiber waren v.a. deutlich gestiegene Frachtraten in der See- und Luftfracht sowie Volumenzuwächse im Landverkehr, in der Luftfracht und in der Kontraktlogistik. Deutliche Umsatzanstiege verzeichneten auch die Segmente DB Energie (v.a. infolge höherer Volumina im Zertifikatehandel sowie allgemeiner Preiseffekte), DB Regio (u.a. infolge gestiegener Bestellerentgelte) und DB Cargo (v.a. leistungsbedingt).

In den Umsatzerlösen sind positive Währungskurseffekte von 36 Mio. € enthalten. Im Segment DB Arriva wirkte sich v.a. das starke britische Pfund positiv aus, während sich im Segment DB Schenker der schwache US-Dollar negativ auswirkte.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse deutlich über dem Vorjahresniveau (+7.279 Mio. €; +18,2%).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der [Segmentberichterstattung](#) [190f.](#) ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Die separat ausgewiesenen Erlösschmälerungen (226 Mio. €) betrafen hauptsächlich ebenfalls Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen (z.B. Fahrgastrechte).

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

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT PER 31.12. / in Mio. €	2021	2020
Personenverkehrsverträge	74.765	64.142
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	221	248
Übrige Verträge ¹⁾	1.195	197
Insgesamt	76.181	64.587

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.

Der Anstieg des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen betraf ausschließlich das Segment DB Regio; leicht rückläufig entwickelte sich der Auftragsbestand im Segment DB Arriva. Bei den übrigen Verträgen war ein deutlicher Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige zu verzeichnen.

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. €	2021	2020
Stand per 01.01.	35	29
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Zugänge	147	131
Wertminderungen	0	-
Erfüllung / Bezahlung	-24	-55
Sonstige Änderungen	-140	-70
Änderungen Konsolidierungskreis	12	-
Stand per 31.12.	30	35

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. Ein Betrag von 9 Mio. € (per 31. Dezember 2020: 15 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 (z.B. für Zeitkarten). Verpflichtungen aus vertraglichen

¹⁾ Unter den vertraglichen Vermögenswerten werden u.a. Ansprüche aus unfertigen Leistungen aus langfristigen Aufträgen gezeigt.

Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	2021	2020
Stand per 01.01.	1.120	1.308
Währungsumrechnungsdifferenzen ¹⁾	7	-9
Zugänge	2.655	2.353
Erfüllung von Verbindlichkeiten ¹⁾	-2.726	-2.500
Sonstige Änderungen	37	-32
Änderungen Konsolidierungskreis	8	-
Stand per 31.12.	1.101	1.120
davon langfristig	110	111

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Bestandsveränderungen	-3	1
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.887	3.563
Insgesamt	3.884	3.564
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	-6	1
± Währungskurseffekte	0	-
Insgesamt - vergleichbar	3.878	3.565

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. €	2021	2020
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	1	3
Verkauf von Material und Energie	158	98
Sonstige Leistungen für Dritte	520	527
	679	628
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	169	176
Erträge aus Schadenersatz und Kostenersatzungen	211	174
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	99	94
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	72	143
Übrige staatliche Zuschüsse	3.412	1.181
	3.583	1.418
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	147	121
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	7	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	252	130
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	19	21
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	48	51
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	197	152
Sonstige übrige Erträge	589	564
	853	788
Insgesamt	5.901	3.439
± Sondereffekte	-2.179	-48
± Konsolidierungskreiseffekte	-1	-5
± Währungskurseffekte	-9	-
Insgesamt - vergleichbar	3.712	3.386

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge über dem Niveau des Vorjahres (+326 Mio. €).

Der Anstieg vor Bereinigung der Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen. Die Zuschüsse enthielten v.a. temporäre Trassenpreisförderungen des Bundes zur Bewältigung der Folgen der Coronapandemie für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr (2.098 Mio. €; rückwirkend ab März 2020), von denen auf das Segment DB Fernverkehr 1.826 Mio. € und auf das Segment DB Cargo 272 Mio. € entfallen. Des Weiteren wurden Tochtergesellschaften des DB-Konzerns coronabedingte Zuschüsse u.a. zum Ausgleich von fehlenden Fahrgeldeinnahmen gewährt, insbesondere in den Segmenten DB Regio und DB Arriva. Weitere staatliche Zuschüsse, für die zum Berichtsjahresende der Beantragungs- und Bewilligungsprozess zum Erhalt der Corona-Hilfen noch nicht abgeschlossen war, wurden mit dem voraussichtlich erwarteten Förderbetrag bilanziert. Bei der endgültigen Bewilligung können sich Abweichungen vom Schätzwert ergeben.

Der Anstieg der Erträge aus dem Verkauf von Material und Energie ergab sich hauptsächlich durch höhere Erlöse aus Schrottverkäufen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen (DB Netze Fahrweg).

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Mietererträge von 35 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

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

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	2.259	1.906
Stromsteuer	148	145
Diesel, sonstige Treibstoffe ¹⁾	995	805
Sonstige Energien	294	185
Energiepreiserivate ¹⁾	-51	78
	3.645	3.119
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	539	647
Preis- und Wertberichtigungen Material	-20	-31
	4.164	3.735
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	17.206	12.470
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	499	410
Provisionen	92	80
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	348	367
Nutzung Stationen	58	63
Nutzung örtliche Anlagen	0	3
	406	433
Sonstige bezogene Leistungen	826	849
	19.029	14.242
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	5.226	4.780
Insgesamt	28.419	22.757
± Sondereffekte	-20	-74
± Konsolidierungskreiseffekte	-8	-3
± Währungskurseffekte	13	-
Insgesamt - vergleichbar	28.404	22.680

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte stieg der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 5.724 Mio. € (+25,2%).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 43 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €).

Die Aufwendungen für Energie stiegen im Berichtsjahr aufgrund von Preis- und Mengeneffekten. Neben höheren Beschaffungspreisen hat der Anstieg der Betriebsleistung bei den Segmenten DB Cargo und DB Fernverkehr auch zu einer höheren Nachfrage nach Traktionsstrom geführt.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 4.787 Mio. € (+33,6%) an. Die eingekauften Transportleistungen lagen v.a. aufgrund coronabedingt stark gestiegener Frachtraten in der See- und Luftfracht bei DB Schenker über dem Niveau des Vorjahres. Auch im Segment DB Cargo lagen die eingekauften Transportleistungen aufgrund der gestiegenen Chinaverkehre über dem Vorjahresniveau.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 446 Mio. € (+9,3%) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Fernverkehr.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2021	2020
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	14.682	13.836
für zugewiesene Beamt:innen	778	856
	15.460	14.692
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.771	2.594
für zugewiesene Beamt:innen	189	204
Aufwendungen zur Personalanpassung	155	155
Aufwendungen für Altersversorgung	644	652
	3.759	3.605
Insgesamt	19.219	18.297
± Sondereffekte	-93	-130
± Konsolidierungskreiseffekte	-34	-1
± Währungskurseffekte	-36	-
Insgesamt - vergleichbar	19.056	18.166

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.293 Mio. € (im Vorjahr: 1.238 Mio. €) enthalten.

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

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen bzw. 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 \(31\)](#) 221 ff. 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 Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wurde maßgeblich geprägt durch den Tarifabschluss 2020/2021: für den Zeitraum März bis November wurde eine Corona-Prämie i.H.v. 300 bis 600 € (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft [EVG]: 600 €; Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer [GDL]: 300 € bis 600 € in Abhängigkeit der Entgeltgruppe) vereinbart, die im Dezember 2021 ausgezahlt wurde. Es erfolgte die Gründung einer gemeinsamen Einrichtung »Fonds Wohnen und Mobilität (Wo-Mo-Fonds)«, zusätzlich wurden die Dotierungen für die bestehenden gemeinsamen Einrichtungen »Fonds soziale Sicherung« und »FairnessPlan« erhöht. Des Weiteren wirkten Tarifsteigerungen aufwandserhöhend.

Zudem stiegen die leistungsabhängigen Zulagen im Segment DB Schenker infolge der positiven Geschäftsentwicklung.

Darüber hinaus führte ein leichter Anstieg der Zahl der Mitarbeitenden in Deutschland zu einer Erhöhung des Personalaufwands.

Die Aufwendungen für Altersversorgung enthielten im Geschäftsjahr 2021 Erträge aus der Planabgeltung i.H.v. 69 Mio. €.

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

in VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2021	2020	2021	2020
Arbeitnehmende	309.402	306.131	308.123	303.925
Beamt:innen	14.314	16.637	15.482	17.964
Mitarbeitende	323.716	322.768	323.605	321.889
Auszubildende und dual Studierende	13.173	12.796	11.782	11.201
Beschäftigte	336.889	335.564	335.387	333.090

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

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern leicht über dem Niveau des Vorjahresendes. Dieser Anstieg zeigt sich auf Ebene der Segmente bei DB Schenker infolge der Geschäftsentwicklung. Im Systemverbund Bahn stieg die Zahl der Mitarbeitenden insbesondere im Segment DB Netze Fahrweg im Instandhaltungs-/Bauprojektbereich und im Betriebsdienst sowie durch den Kauf der SIGNON Deutschland GmbH. Infolge eines höheren Projektvolumens im Rahmen der LuFuV III kam es im Segment DB Netze Personenbahnhöfe im Wesentlichen im Baubereich zu einem Anstieg der Zahl der Mitarbeitenden. Im Segment Beteiligungen/Sonstige kam es infolge eines erhöhten Auftragsvolumens sowie des Ausbaus innovativer Themenfelder insbesondere bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, der DB E.C.O. Group sowie der DB Systel GmbH zu einem Anstieg der Mitarbeitendenzahl. Gegenläufig wirkte eine geringere Zahl an Mitarbeitenden im Segment DB Arriva infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie.

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

in NP	am Jahresende	
	2021	2020
Arbeitnehmende	322.261	319.185
Beamt:innen	14.729	17.093
Mitarbeitende	336.990	336.278
Auszubildende und dual Studierende	13.173	12.796
Beschäftigte	350.163	349.074

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN UND WERTMINDERUNGEN

Bei den Sachanlagen erfolgen planmäßige Abschreibungen linear über die erwartete Nutzungsdauer bzw. 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
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, wie auch Markennamen, 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 sog. indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sog. Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gem. 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 sog. zahlungsmittelgenerierende Einheiten (Cash-generating Units; CGUs) als Aggregation von Vermögens-

werten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Die CGU-Struktur entspricht, unverändert zum Vorjahr, vollständig der Planungs- und Berichtsstruktur des DB-Konzerns.

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 der CGU DB Schenker. Firmenwerte in geringer Höhe werden aber auch in den Segmenten DB Netze Fahrweg, DB Regio, DB Cargo und Beteiligungen/Sonstige bilanziert. Zum Ausweis der Firmenwerte je CGU verweisen wir auch auf die [Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten](#) 190 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 unverändert eine pauschale Steuerquote auf das EBIT von 30,5% 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 DB AG beschlossene Mittel- und Langfristplanung, deren Planungshorizont bis in das Jahr 2030 reicht. Sofern Cashflow-Prognosen über den 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 2020 bzw. 2021 gültigen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in %	2021		2020	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	6,2	4,3	6,7	4,7
DB Regio	5,3	3,7	5,6	3,9
DB Cargo	8,3	5,8	8,2	5,7
DB Netze Fahrweg	4,6	3,2	4,8	3,4
DB Netze Personenbahnhöfe	6,1	4,2	5,8	4,0
DB Netze Energie	4,0	2,8	4,0	2,8
DB Arriva	5,8	4,0	6,1	4,2
DB Schenker	8,3	5,8	8,4	5,9

Die Veränderungen der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- bzw. 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 Nutzungswertermittlung Vermögenswerte bzw. künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Die hieraus abgeleiteten Anpassungen der originären Planungen betreffen grundsätzlich v.a. 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 Wachstums-thesaurierung 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 Planung 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.

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, liegt kein Wertminderungsbedarf vor. DB Cargo hat in 2021 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 i. d. R. 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.

Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Planung des jeweiligen Segments abgeleitet wurde. Die oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei 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)

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 i. H. v. 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 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.

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 (-89 Mio. €), DB Regio (-825 Mio. €), DB Netze Fahrweg (-1.560 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (-613 Mio. €), d. h., 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 9,7%, DB Regio um bis zu 6,5%, DB Netze Fahrweg um bis zu 7,4% und DB Netze Personenbahnhöfe um bis zu 3,4% 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 CGU DB Netze Personenbahnhöfe (-287 Mio. €) eine Unterdeckung. Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem DB Netze Personenbahnhöfe den Buchwert deckt, beträgt 5%.

Nutzungsdauer und Restwert

Bezüglich der Annahmen zur Nutzungsdauer bzw. zum Restwert wurde die Wirkung eines um 10% geminderten Restwerts am Ende der Nutzungsdauer (Terminal Value) geprüft. In dieser Modellrechnung ergab sich für die CGU DB Netze Personenbahnhöfe (-112 Mio. €) eine Unterdeckung. Eine Überdeckung weist DB Netze Personenbahnhöfe bei einer Absenkung des Restwerts am Ende der Nutzungsdauer von bis zu 7,4% aus. Alle übrigen CGUs zeigen in der Szenarioanalyse eine stabile Überdeckung.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2021	2020
Planmäßige Abschreibungen	3.881	3.828
Erfasste Wertminderungen	14	1.558
Erfasste Wertaufholungen	-91	-14
Insgesamt	3.804	5.372
± Sondereffekte	35	-1.467
± Konsolidierungskreiseffekte	-6	0
± Währungskurseffekte	-6	-
Insgesamt - vergleichbar	3.827	3.905

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr – auch unter Berücksichtigung der im Vorjahr erfolgten vollständigen Abschreibung der bis dahin von DB Arriva bilanzierten Firmenwerte (1.411 Mio. €) – unter 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 Wertaufholungen betrafen mit 75 Mio. € Zuschreibungen bei Immobilien im Segment DB Netze Fahrweg.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den [Anhangsziffern \(13\)](#) [205ff.](#) und [\(14\)](#) [207f.](#)

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Leasing ¹⁾	741	751
Variable Leasingaufwendungen ¹⁾	9	7
	750	758
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	222	219
Gebühren und Beiträge	212	221
Aufwendungen aus Versicherungen	171	159
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	148	115
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	56	57
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	234	243
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	44	40
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	654	580
Sonstige Kommunikationsdienste	57	51
Sonstige Serviceleistungen	931	790
	1.642	1.421
Aufwendungen aus Schadenersatz	358	239
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ²⁾	76	91
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	270	217
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	3	0
Sonstige betriebliche Steuern	87	73
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	126	127
Konzessionskosten für Personenverkehr	9	24
Sonstiger personalbezogener Aufwand	230	260
Sonstige übrige Aufwendungen	1.078	971
	1.443	1.382
Insgesamt	5.716	5.235
± Sondereffekte	-672	-230
± Konsolidierungskreiseffekte	-1	-3
± Währungskurseffekte	-19	-
Insgesamt - vergleichbar	5.024	5.002

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

²⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen insgesamt um 481 Mio. € (+9,2%), insbesondere infolge höherer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen und Schadenersatz.

Der Anstieg der sonstigen bezogenen Dienstleistungen resultierte aus höheren bezogenen IT-Leistungen über nahezu alle Segmente sowie einem höheren Bedarf an Zeitarbeitnehmenden im Segment DB Schenker infolge der positiven Geschäftsentwicklung.

Die Erhöhung der Aufwendungen aus Schadenersatz ergab sich aus Vor-sorgen im Zusammenhang mit einer Havarie (Segment DB Netze Fahrweg).

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aufwendungen ergab sich u.a. aus einer Rückstellungszuführung aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten (Segment Beteiligungen/Sonstige). Gegenläufig wirkten sich geringere Aufwendungen für die Bildung von Drohverlustrückstellungen aus (Segmente DB Regio und DB Arriva). Bereinigt um diese Sachverhalte lagen die sonstigen übrigen Aufwendungen auf Vorjahresniveau.

Die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten lagen auf Vorjahres-niveau und betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhält-nisse auch kurzfristige Leasingverträge (210 Mio. €; im Vorjahr: 233 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (58 Mio. €; im Vorjahr: 48 Mio. €).

Die Reise- und Repräsentationskosten lagen coronabedingt sowie in-folge einer vermehrten Nutzung von Web- und Videokonferenzen auf dem geringen Niveau des Vorjahres.

Die Konzessionskosten für Personenverkehre waren rückläufig, da die Aufgabenträger von The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich, und XC Trains Limited, Sunderland/ Vereinigtes König- reich, (beide Segment DB Arriva) aufgrund vertraglicher Anpassungen auch 2021 coronabedingt auf einen Teil der Konzessionszahlungen verzichteten.

Die Honoraraufwendungen für den Konzern-Abschlussprüfer betragen 22,1 Mio. € (im Vorjahr: 20,9 Mio. €); davon entfielen auf Abschlussprüfungs- leistungen 7,9 Mio. € (im Vorjahr: 8,8 Mio. €), auf andere Bestätigungslei- stungen 7,9 Mio. € (im Vorjahr: 7,3 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 6,1 Mio. € (im Vorjahr: 4,5 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen 3,5 Mio. € (im Vorjahr: 2,8 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 bzw. die gemeinschaftlich geführt werden, sind folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2021	2020
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	1	1
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	2	2
Übrige	-	1
	3	4
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz	4	6
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	-3	-4
GHT Mobility GmbH, Berlin ¹⁾	-18	-32
Übrige	4	5
	-13	-25
Insgesamt	-10	-21

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

(9) ZINSEERGNIS

in Mio. €	2021	2020
ZINSETRÄGE		
Nettozinsenertrag Pensionsrückstellungen	2	5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	29	25
Erträge aus Wertpapieren	1	1
Operative Zinserträge	32	31
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	23	83
	55	114
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-430	-427
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-28	-65
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-80	-81
Operativer Zinsaufwand	-538	-573
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-45	-156
	-583	-729
Insgesamt	-528	-615
± Sondereffekte	42	1
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	1	-
Insgesamt - vergleichbar	-485	-614
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-506	-542

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

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übriger Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes von Rückstellungen für ökologische Altlasten im Vorjahr.

Der Rückgang des Nettozinsaufwands Pensionsrückstellungen resultierte aus der Anpassung des Rechnungszinssatzes. Sowohl die Nettopensionsrückstellungen im Berichtsjahr als auch der für den jeweiligen Nettozinsaufwand maßgebliche Vorjahreszinssatz sind gesunken.

Die Reduzierung 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 sowie dem Wegfall des Effekts aus einer Stilllegungsrückstellung für die anteiligen Rückbaukosten bei einem Gemeinschaftskraftwerk im Vorjahr.

(10) ÜBRIGES FINANZERGNIS

in Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus Beteiligungen	2	1
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-268	120
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	295	-145
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	9	-2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Marktweränderung von Finanzinstrumenten	32	-11
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-	-45
Sonstiges Finanzergebnis	-22	-9
Insgesamt	48	-91
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	2	-
Insgesamt - vergleichbar	50	-91

Dividenderträge 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 Stichtagskurs (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 und dem Schweizer Franken. 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 Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten betrafen die positive Wertentwicklung aus der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen.

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2021	2020
Tatsächlicher Steueraufwand	- 321	- 213
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	19	33
Tatsächliche Ertragsteuern	- 302	- 180
Latenter Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand)	179	- 43
Ertragsteuern	- 123	- 223

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 Ertrag (im Vorjahr: Aufwand). Dieser resultierte aus der erhöhten 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. €	2021	2020
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 788	- 5.484
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steuerertrag	240	1.673
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	- 411	- 1.398
Steuerfreie Erträge	34	24
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	40	40
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 35	- 372
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	63	- 154
Übrige Effekte	- 54	- 36
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 123	- 223
Effektiver Steuersatz in %	- 15,6	- 4,1

Im Berichtsjahr entstanden neue steuerliche Verlustvorträge, auf die nicht in vollem Umfang aktive latente Steuern gebildet wurden, da bereits für die im Vorjahr vorhandenen Verlustvorträge und temporären Differenzen im Prognosezeitraum nicht mit ausreichend zu versteuerndem Ergebnis gerechnet wurde.

Der Überleitungsbetrag i.S.d. 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. €	2021	2020
Jahresergebnis	- 911	- 5.707
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	- 946	- 5.710
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	26	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	9	- 23
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	- 2,20	- 13,28
verwässert	- 2,20	- 13,28