

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

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. Außerdem werden Erlöse aus der Vermietung von eisenbahnnahen Vermögenswerten wie Bahnhofsflächen ebenfalls innerhalb der Umsatzerlöse ausgewiesen, während sonstige Vermietungserlöse innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge bilanziert werden.

Im Personenverkehr werden Umsätze aus Einzeltickets vereinfachend mit dem ersten Gültigkeitstag des Fahrtickets erfasst. Umsätze aus Zeitkarten werden über den Gültigkeitszeitraum erfasst.

In den Segmenten DB Regio und DB Arriva hat 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. Auch in der Sparte Kontraktlogistik im Segment DB Schenker, die rund 6% der Konzernumsätze erzielt, bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden. Der Umsatz wird entsprechend über die Vertragslaufzeit des jeweiligen langfristigen Vertrags realisiert.

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, die ein Unternehmen im Austausch für die Übertragung zugesagter Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden voraussichtlich erhalten wird (Transaktionspreis).

in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	49.965	41.683
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	7.867	7.209
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.289	2.224
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	386	332
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	2.735	2.202
Sonstige Umsatzerlöse	1.025	860
Erlösschmälerungen	- 104	- 226
Insgesamt	56.296	47.075
± Sondereffekte	0	175
± Konsolidierungskreiseffekte	- 229	- 322
± Währungskurseffekte	- 829	-
Insgesamt – vergleichbar	55.238	46.928

Die Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen wurden im Wesentlichen durch Gesellschaften aus den Segmenten DB Schenker, DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo und DB Arriva erbracht. Sie enthielten 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 stiegen die Umsatzerlöse des DB-Konzerns um 9.221 Mio. € auf 56.296 Mio. € (+19,6%). Der Umsatzzuwachs resultierte ganz wesentlich aus der starken Umsatzentwicklung in den Segmenten DB Schenker und DB Fernverkehr. Treiber bei DB Schenker waren v. a. deutlich gestiegene Frachtraten in der See- und Luftfracht sowie bei DB Fernverkehr die Erholung der Nachfrage, die seit April 2022 das Vor-Corona-Niveau weitgehend erreicht hat. Deutliche Umsatzanstiege verzeichneten auch die Segmente DB Regio (u. a. infolge gestiegener Bestellerentgelte) und DB Energie (v. a. infolge von Preiseffekten sowie höherer Umsätze aus Energiehandel).

In den Umsatzerlösen waren positive Währungskurseffekte von 829 Mio. € überwiegend aus dem Segment DB Schenker enthalten. Dies resultierte v. a. aus einer im Vergleich zum Euro starken Entwicklung des US-Dollars sowie des chinesischen Renminbi.

Im Anstieg der Umsatzerlöse aus Warenverkäufen haben sich deutlich höhere Erlöse bei der DB Energie GmbH ausgewirkt. Dämpfend wirkte der Verkauf der MTS-Markentechnik-Gruppe.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse deutlich über dem Vorjahresniveau (+8.309 Mio. €; +17,7%).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus den »[Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten](#)« 214f. ersichtlich.

Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet. Der Rückgang ergab sich aus dem Wegfall einer im Vorjahr erfolgten Rückstellungsbildung.

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

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT PER 31.12. / in Mio. €	2022	2021
Personenverkehrsverträge	87.183	74.765
Logistik- und Güterverkehrsverträge ¹⁾	304	221
Übrige Verträge ¹⁾	1.657	1.195
Insgesamt	89.144	76.181

¹⁾ Verträge mit einer Vertragslaufzeit von mindestens zwölf Monaten und einem Vertragsvolumen 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 neben dem Segment DB Regio im Wesentlichen das Segment Beteiligungen/Sonstige durch den Abschluss langfristiger Verträge im Ausland. Rückläufig entwickelte sich der Auftragsbestand im Segment DB Arriva. Bei den übrigen Verträgen war wieder 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 Preisleitklauseln 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. €	2022	2021
Stand per 01.01.	30	35
Währungsumrechnungseffekte	-1	0
Zugänge	215	147
Wertminderungen	0	0
Erfüllung / Bezahlung	-165	-24
Sonstige Änderungen	17	-140
Änderungen Konsolidierungskreis	-	12
Stand per 31.12.	96	30

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. Ein Betrag i. H. v. 24 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 9 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 Verbindlichkeiten wurden unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	2022	2021
Stand per 01.01.	1.101	1.120
Währungsumrechnungseffekte	-2	7
Zugänge	2.098	2.655
Erfüllung von Verbindlichkeiten	-1.873	-2.726
Sonstige Änderungen	-35	37
Änderungen Konsolidierungskreis	1	8
Stand per 31.12.	1.290	1.101
davon langfristig	213	110

Der überwiegende Teil der vertraglichen Verbindlichkeiten wird im Folgejahr erfüllt.

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

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Bestandsveränderungen	-8	-3
Andere aktivierte Eigenleistungen	4.137	3.887
Insgesamt	4.129	3.884
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	-2	0
± Währungskurseffekte	0	-
Insgesamt - vergleichbar	4.127	3.884

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 resultierte aus einem höheren Bauvolumen in der Schieneninfrastruktur.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	3	1
Verkauf von Material und Energie	169	158
Sonstige Leistungen für Dritte	582	520
	754	679
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	181	169
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	289	211
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	116	99
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	0	72
Übrige staatliche Zuschüsse	1.663	3.412
	1.779	3.583
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	275	147
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	37	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	300	252
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	29	19
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	45	48
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	156	197
Sonstige übrige Erträge	696	589
	926	853
Insgesamt	4.541	5.901
± Sondereffekte	-446	-2.179
± Konsolidierungskreiseffekte	-2	-13
± Währungskurseffekte	-5	-
Insgesamt - vergleichbar	4.088	3.709

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge über dem Niveau des Vorjahres (+ 379 Mio. €).

Der Rückgang 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 Corona-Pandemie für den Schienenpersonenfernverkehr (519 Mio. €; im Vorjahr: 2.098 Mio. €). 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. Darüber hinaus entfielen 170 Mio. € auf Kompensationsleistungen der öffentlichen Hand im Rahmen des sog. 9-Euro-Tickets im Segment DB Regio. Staatliche Zuschüsse, für die zum Berichtsjahresende der Beantragungs- und Bewilligungsprozess zum Erhalt der Corona-Hilfen bzw. zur Kompensation des 9-Euro-Tickets noch nicht abgeschlossen war, wurden mit dem voraussichtlich erwarteten Förderbetrag bilanziert. Bei der endgültigen Bewilligung können sich Abweichungen vom Schätzwert ergeben.

Zahlungen des Bundes an den DB-Konzern wurden als staatliche Zuschüsse bilanziert, sofern diese Zahlungen nicht aufgrund der gesellschaftsrechtlichen Stellung des Bundes als Gesellschafter des DB-Konzerns geleistet wurden und insoweit als Kapitalerhöhungen zu bilanzieren sind.

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) aufgrund gestiegener Schrottpreise.

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Untermieterträge von 31 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €).

Der Anstieg der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten war v. a. auf den Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Grundstücken zurückzuführen.

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

(4) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	2.904	2.259
Stromsteuer	151	148
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.508	995
Sonstige Energien	519	294
Energiepreiserivate	-310	-51
	4.772	3.645
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	510	539
Preis- und Wertberichtigungen Material	-92	-20
	5.190	4.164
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	20.864	17.206
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	504	499
Provisionen	205	92
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	324	348
Nutzung Stationen	59	58
Nutzung örtliche Anlagen	0	0
	383	406
Sonstige bezogene Leistungen	964	826
	22.920	19.029
Aufwendungen für Instandhaltung /Erstellung	5.513	5.226
Insgesamt	33.623	28.419
± Sondereffekte	0	-20
± Konsolidierungskreiseffekte	-122	-168
± Währungskurseffekte	-588	-
Insgesamt - vergleichbar	32.913	28.231

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte stieg der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 4.682 Mio. € (+16,6%).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 24 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €). Zuschreibungen wurden i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) insbesondere aufgrund von Schätzungsänderungen bei der Materialbewertung vorgenommen.

Die Aufwendungen für Energie stiegen im Berichtsjahr aufgrund von Preis- und Mengeneffekten. Die stark gestiegenen Marktpreise haben aufgrund langfristiger Beschaffungsverträge und Sicherungsgeschäfte im Berichtsjahr nur zum Teil zu zusätzlichen Belastungen geführt.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 3.891 Mio. € (+20,4%) an. Die eingekauften Transportleistungen lagen v. a. aufgrund stark gestiegener Frachtraten in der See- und Luftfracht sowie von Währungskurseffekten bei DB Schenker über dem Niveau des Vorjahres.

Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 287 Mio. € (+5,5%) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und Beteiligungen/Sonstige.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2022	2021
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	15.663	14.682
für zugewiesene Beamt:innen	688	778
	16.351	15.460
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.907	2.771
für zugewiesene Beamt:innen	164	189
Aufwendungen zur Personalanpassung	199	155
Aufwendungen für Altersversorgung	679	644
	3.949	3.759
Insgesamt	20.300	19.219
± Sondereffekte	-137	-93
± Konsolidierungskreiseffekte	-67	-104
± Währungskurseffekte	-121	-
Insgesamt - vergleichbar	19.975	19.022

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.353 Mio. € (im Vorjahr: 1.293 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 [Anhangziffer \(31\)](#) 247ff.

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).

Die Erhöhung der Löhne und Gehälter in Deutschland wurde maßgeblich geprägt durch den Tarifabschluss 2020/2021: ab 1. Januar 2022 erfolgte eine Erhöhung der Tabellenentgelte um 1,5%. Für den Zeitraum Januar bis März 2022 wurde – zusätzlich zu der in 2021 erfolgten Zahlung eine Corona-Beihilfe i. H. v. 400 bis 500 € (Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft [EVG]: 500 €; Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer [GDL]: 400 €) vereinbart, die im März 2022 ausgezahlt wurde.

Des Weiteren wurde im Dezember 2022 ein Energiebonus i. H. v. 150 € je Mitarbeitende:n ausgezahlt. Zusätzlich aufwandssteigernd wirkten erhöhte Rückstellungsbildungen für Tantiemen, Urlaubsrückstände und Arbeitsmehrlleistungen.

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

in VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2022	2021	2022	2021
Arbeitnehmende	311.800	309.402	311.135	308.123
Beamt:innen	12.336	14.314	13.225	15.482
Mitarbeitende	324.136	323.716	324.360	323.605
Auszubildende und dual Studierende	13.351	13.173	11.961	11.782
Beschäftigte	337.487	336.889	336.321	335.387

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 über dem Niveau des Vorjahresendes. Im Segment Beteiligungen/Sonstige resultiert der Zuwachs insbesondere aus gestiegenen Geschäftsaktivitäten im In- und Ausland der DB E.C.O. Group. Bei DB Systel bedingten der Ausbau innovativer Themenfelder und die gestiegene Fertigungstiefe die höhere Mitarbeitendenzahl. Der Anstieg im Segment DB Netze Fahrweg ist auf den Mitarbeitendenaufbau v. a. im Bauprojektmanagement zurückzuführen. Der Personalanstieg bei DB Cargo resultierte insbesondere aus der Übernahme von FLS von DB Schenker. Bei DB Schenker wurde der Anstieg durch die Sparte Land Transport getrieben (infolge der Akquisition von USA Truck) sowie durch die positive Geschäftsentwicklung in der Sparte Luft- und Seefracht. Gegenläufig wirkte eine geringere Zahl an Mitarbeitenden im Segment DB Arriva, im Wesentlichen durch den Verkauf der Arriva Transportes Sul do Tejo S.A.-Gruppe, Almada/Portugal und der Arriva Sverige AB-Gruppe, Nacka/Schweden.

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

in NP	am Jahresende	
	2022	2021
Arbeitnehmende	324.174	322.261
Beamt:innen	12.710	14.729
Mitarbeitende	336.884	336.990
Auszubildende und dual Studierende	13.351	13.173
Beschäftigte	350.235	350.163

(6) PLANMÄSSIGE ABSCHREIBUNGEN, AMORTISATIONEN 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 Amortisationen linear. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Amortisation zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Markennamen	unbestimmte Nutzungsdauer
Kundenstamm	8 - 15
Entgeltlich erworbene Software	3 - 10
Selbst erstellte Software	3 - 25

Die Angemessenheit der Amortisationsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Goodwills 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 Goodwills werden nicht wieder aufgeholt.

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 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 Vermögenswerten, 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. Es wird unabhängig vom Vorliegen von Indikatoren für eine Wertminderung ein jährlicher Asset-Impairment-Test auf Ebene der Gruppen von CGUs durchgeführt, die den operativen Segmenten der DB AG entspricht. Des Weiteren wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenänderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Goodwills wird auf Ebene der Gruppe von CGUs durchgeführt, der ein Goodwill zugeordnet worden ist. Diese entspricht ebenfalls den operativ tätigen Segmenten. Wesentliche Goodwills bestehen derzeit in der CGU DB Schenker. Zum Ausweis der Goodwills je CGU verweisen wir auch auf die »[Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten](#)« [214f.](#)

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 sowie das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital).

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung (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. Die angesetzte pauschale Steuerquote beträgt für die CGUs des Systemverbunds Bahn unverändert zum Vorjahr 30,5%. Da die tatsächlichen Steuerquoten im Ausland mitunter stark von der angesetzten Steuerquote i. H. v. 30,5% abweichen, wurden die Steuerquoten für die beiden im Schwerpunkt international tätigen CGUs im Geschäftsjahr 2022 angepasst. Demnach wird für DB Arriva eine Steuerquote von 23,0% und für DB Schenker eine Steuerquote von 22,0% 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. Für Cashflow-Prognosen über den Planungshorizont wird ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. Um den gestiegenen Inflationserwartungen Rechnung zu tragen, wird für die Transporteure DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo von einer Wachstumsrate des Free Cashflows i. H. v. +1,5% p. a. ausgegangen. Für die international tätigen CGUs DB Arriva und DB Schenker wird aufgrund der weltweit höheren Wachstumsraten und Expansionsmöglichkeiten von einem nachhaltigen Wachstum des Free Cashflows i. H. v. +2,0% p. a. ausgegangen. Bei den übrigen CGUs der Eisenbahninfrastruktur steht die langfristige Wachstumsrate im Einklang mit der Ableitungsmethode der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) für die Kapitalkosten und ist unverändert zum Vorjahr +1,0% p. a.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) 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 WACC nach Steuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt.

Die jeweils zum Jahresabschluss 2021 bzw. 2022 gültigen WACCs für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in %	2022		2021	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	8,6	6,0	6,2	4,3
DB Regio	7,8	5,4	5,3	3,7
DB Cargo	10,6	7,4	8,3	5,8
DB Netze Fahrweg	3,4	2,4	4,6	3,2
DB Netze Personenbahnhöfe	3,6	2,5	6,1	4,2
DB Netze Energie	6,2	4,3	4,0	2,8
DB Arriva	7,8	6,0	5,8	4,0
DB Schenker	10,6	8,3	8,3	5,8

Die Veränderungen der WACCs im Vergleich zum Vorjahr resultieren aus aktuellen Erwartungen der mittel- bzw. langfristigen Entwicklung des Kapitalmarktes. Für die CGUs der Eisenbahninfrastruktur, DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe wird zur Diskontierung der Cashflows seit diesem Jahr der von der BNetzA ermittelte WACC herangezogen. Im Vergleich zum Vorjahr sinken die WACCs der CGUs DB Netze Fahrweg und DB Personenbahnhöfe durch diese Änderung deutlich. Aus der Absenkung der WACCs resultierte eine Entlastung des Nutzungswerts durch die geringere Diskontierung der Cashflows.

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 Ausbauprojekte, deren Bauzeit sich über den Betrachtungszeitraum (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.

Bei den CGUs DB Netze Fahrweg und DB Cargo liegt zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vor. Der Wertminderungsbedarf beträgt bei DB Netze Fahrweg –14.455 Mio. € und bei DB Cargo –1.522 Mio. €. Im Anschluss wurde geprüft, in welcher Höhe die ermittelte Unterdeckung auf einzelne Vermögensgegenstände allokiert werden kann. Bei der CGU DB Netze Fahrweg wurde zunächst der auf die CGU allokierte Goodwill vollständig abgeschrieben (siehe im Folgenden »Goodwill-Impairment-Test«). Da für alle übrigen Vermögenswerte der CGU DB Netze Fahrweg eine weitere Erfassung der berechneten Wertminderung dazu führen würde, dass die Buchwerte der einzelnen Vermögenswerte unterhalb des jeweiligen beizulegenden Zeitwerts sinken würde, wurde auf eine weitere Abwertung im Einklang mit IAS 36.105 verzichtet. Für die Vermögenswerte der CGU DB Cargo gilt ebenfalls, dass bei einer Erfassung der berechneten Wertminderung auf Ebene der einzelnen Vermögenswerte der Buchwert der Vermögenswerte unterhalb ihres jeweils beizulegenden Zeitwerts absinken würde. Auch hier wurde auf eine weitere Abwertung im Einklang mit IAS 36.105 verzichtet.

Im betrachteten Zeitraum konnten alle übrigen CGUs 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 Goodwill zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Goodwills einer CGU zugeordnet sind, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Wertminderungen ergaben sich mit 13 Mio. € aus der Übertragung des FLS-Geschäfts von der CGU DB Schenker auf die CGU DB Cargo. Der Nutzungswert (Value in Use) der CGU DB Cargo beträgt zum Bilanzstichtag 2,1 Mrd. €.

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 zum Asset-Impairment-Test gelten daher analog.

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 bezogen auf den ermittelten beizulegenden Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung der wesentlichen Assets. Analog zum Vorjahr ergibt sich auch bei einem Abschlag i. H. v. 10% auf den beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung kein Wertminderungsbedarf. Bei der CGU DB Netze Fahrweg ist davon auszugehen, dass der beizulegende Zeitwert abzüglich Kosten der Veräußerung keinen Spielraum für Sensitivitäten aufweist. Die in den methodischen Ausführungen skizzierte Ableitungsmethode des beizulegenden Zeitwerts sorgt für eine Korrelation zwischen erzielbarer Rendite und Kapitalkosten, wodurch ein Wertminderungsbedarf für die Assets der Eisenbahninfrastruktur unwahrscheinlich ist.

Generell bestehen auch bei den CGUs der Eisenbahninfrastruktur 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 Digitales und Verkehr (BMDV; ehemals 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. 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 den beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value Less Costs of Disposal) – analog zu DB Cargo und DB Netze Fahrweg – untersucht werden. Eine Szenarioanalyse des Fair Values wird nur dann vorgenommen, wenn der Fair Value im Geschäftsjahr die relevante Bewertungsgröße darstellt.

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 (–979 Mio. €) und DB Regio (–665 Mio. €), d. h., der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs lieferte also 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 5,8% und DB Regio um bis zu 5,5% stand. Die 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 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 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 Fernverkehr (–495 Mio. €) eine Unterdeckung. Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem DB Fernverkehr eine Überdeckung aufweist, beträgt 7,0%.

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 alle betrachteten CGUs eine Unterdeckung.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2022	2021
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	4.000	3.881
Erfasste Wertminderungen	22	14
Erfasste Wertaufholungen	-24	-91
Insgesamt	3.998	3.804
± Sondereffekte	-41	35
± Konsolidierungskreiseffekte	-45	-27
± Währungskurseffekte	-12	-
Insgesamt - vergleichbar	3.900	3.812

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr leicht 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 Wertaufholungen betrafen mit 23 Mio. € Zuschreibungen bei Gleisanlagen im Segment DB Netze Fahrweg.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangsziffern (13) 231ff. und (14) 234.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Leasing	864	741
Variable Leasingaufwendungen	19	9
	883	750
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	264	222
Gebühren und Beiträge	227	212
Aufwendungen aus Versicherungen	190	171
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	173	148
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	60	56
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	336	234
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	31	44
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	718	654
Sonstige Kommunikationsdienste	56	57
Sonstige Serviceleistungen	1.040	931
	1.814	1.642
Aufwendungen aus Schadenersatz	239	358
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	42	76
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	250	270
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	6	3
Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen	198	-
Sonstige betriebliche Steuern	59	87
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	135	126
Konzessionskosten für Personenverkehr	-5	9
Sonstiger personalbezogener Aufwand	292	230
Sonstige übrige Aufwendungen	583	1.078
	1.005	1.443
Insgesamt	5.777	5.716
± Sondereffekte	-253	-672
± Konsolidierungskreiseffekte	-22	-21
± Währungskurseffekte	-34	-
Insgesamt - vergleichbar	5.468	5.023

¹⁾ Einschließlich Zahlunseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind insgesamt nur geringfügig um 61 Mio. € (+1,1%) gestiegen. Im Wesentlichen standen preisbedingte Kostensteigerungen in nahezu allen Aufwandsarten geringeren Aufwendungen infolge des Wegfalls von Sondereffekten aus dem Vorjahr bei den sonstigen übrigen Aufwendungen und den Aufwendungen aus Schadenersatz gegenüber.

Der Rückgang der Aufwendungen aus Schadenersatz resultierte aus Effekten aus dem Wegfall von Rückstellungsbildungen im Vorjahr im Zusammenhang mit einer Havarie (Segment DB Netze Fahrweg).

Der Rückgang der sonstigen übrigen Aufwendungen ergab sich v. a. aus einer Rückstellungszuführung aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten (Segment Beteiligungen/Sonstige) im Vorjahr.

Die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten sind um 133 Mio. € (+17,7%) gestiegen und betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (213 Mio. €; im Vorjahr: 210 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (69 Mio. €; im Vorjahr: 58 Mio. €). Der Anstieg resultierte zudem aus höheren Mieten für Schienenfahrzeuge bei DB Regio, DB Fernverkehr und DB Cargo, Software sowie Mietnebenkosten.

Die Reise- und Repräsentationskosten sind nach den coronabedingten Einschränkungen in den Vorjahren wieder auf das Vor-Corona-Niveau gestiegen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Steuern im Berichtsjahr resultierte aus einer teilweisen Auflösung von Rückstellungen für Umsatzsteuern von 40 Mio. €.

Zu den Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen siehe [Anhangziffer \(23\)](#) [241f](#).

(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. €	2022	2021
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien	1	1
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien	2	2
Übrige	2	0
	5	3
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz	4	4
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal	-3	-3
GHT Mobility GmbH, Berlin	-16	-18
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund	1	1
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	1	0
Übrige	3	3
	-10	-13
Insgesamt	-5	-10

(9) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	7	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	62	29
Erträge aus Wertpapieren	1	1
Operative Zinserträge	70	32
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	168	23
	238	55
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-396	-430
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-62	-28
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-86	-80
Operativer Zinsaufwand	-544	-538
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-45	-45
	-589	-583
Insgesamt	-351	-528
± Sondereffekte	7	42
± Konsolidierungskreiseffekte	4	2
± Währungskurseffekte	2	-
Insgesamt - vergleichbar	-338	-484
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-474	-506

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

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge war insbesondere auf erhöhte Zinserträge gegenüber Kreditinstituten durch gestiegene Marktzinsen zurückzuführen.

Der Anstieg der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrigen Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes bei den sonstigen Rückstellungen.

Der Anstieg des Nettozinsaufwands für Pensionsrückstellungen resultierte aus einem gestiegenen Rechnungszinssatz.

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus Beteiligungen	3	2
Ergebnis aus Währungskurseffekten	60	-268
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	-50	295
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	6	9
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Fair-Value-Änderung von Finanzinstrumenten	29	32
Wertminderungen und Wertaufholungen bei Finanzinstrumenten	10	-
Sonstiges Finanzergebnis	-38	-22
Insgesamt	20	48
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	33	-
Insgesamt - vergleichbar	53	48

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 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 sonstigen Ergebnis erfasster währungsinduzierter Fair-Value-Änderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Fair-Value-Entwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 (Finanzinstrumente) qualifiziert sind.

Die Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten betrafen die positive Wertentwicklung aus der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen ([Anhangziffer \(17\)](#) [235f.](#)).

(11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2022	2021
Tatsächlicher Steueraufwand	- 509	- 321
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	54	19
Tatsächliche Ertragsteuern	- 455	- 302
Latenter Steueraufwand (im Vorjahr: latenter Steuerertrag)	- 704	179
Ertragsteuern	- 1.159	- 123

Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus gestiegenen Ergebnisbeiträgen einiger ausländischer Konzerngesellschaften. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Aufwand (im Vorjahr: Ertrag). Dieser resultierte aus der deutlich niedrigeren erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge, während sich im Vorjahr ein latenter Steuerertrag aus einer erhöhten erwarteten künftigen Nutzung 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. €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	932	- 788
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steuerertrag	- 284	240
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	- 868	- 411
Steuerfreie Erträge	32	34
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	29	40
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 69	- 35
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	83	63
Übrige Effekte	- 82	- 54
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 1.159	- 123
Effektiver Steuersatz in %	124,4	- 15,6

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. €	2022	2021
Jahresergebnis	- 227	- 911
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	- 274	- 946
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	26
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	22	9
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	- 0,64	- 2,20
verwässert	- 0,64	- 2,20