

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 299 Mio. € (im Vorjahr: 219 Mio. €) bereinigt. Diese resultierten überwiegend aus Aufwendungen für Restrukturierung und personalvertraglichen Verpflichtungen. Im Rahmen von Transformationsprogrammen zur Ergebnissteigerung bei DB Cargo und DB Schenker sind Rückstellungen für Personalmaßnahmen gebildet sowie Wertberichtigungen von Anlagevermögen und Nutzungsrechten vorgenommen worden. Weitere Aufwendungen resultierten aus der Bildung von Rückstellungen für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen (Segment Beteiligungen/Sonstige). Die Aufwendungen für ökologische Altlasten im Segment Beteiligungen/Sonstige umfassten die Anpassung der Rückstellung für ökologische Altlasten bei der DB AG sowie für Risiken im Zusammenhang mit dem Verkauf von Brenntag im Jahr 2004. Gegenläufig wirkte sich die Umgliederung positiver Effekte im Zusammenhang mit der Strompreisbremse aus. Mit Ausnahme der Segmente DB Regio und DB Cargo wurden die Entlastungen der Strompreisbremse als Sondereffekt vollständig bereinigt. Bei DB Regio und DB Cargo erfolgte aufgrund der mit den Bestellern bzw. Kunden vertraglich vereinbarten Preisgleitungen der Energieaufwendungen eine teilweise Bereinigung.

Die erfassten Sondereffekte der fortgeführten Geschäftsbereiche entfallen auf folgende Segmente:

in Mio. €	davon EBIT-wirksam		2022	davon EBIT-wirksam
	2023	wirksam		
DB Fernverkehr	112	112	337	337
DB Regio	-4	-4	-	-
DB Cargo	-94	-94	-20	-20
DB Netze Fahrweg	-23	-14	-9	-2
DB Netze Personenbahnhöfe	13	13	-	-
DB Energie	-	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung Systemverbund Bahn	-170	-170	-90	-90
<b>Systemverbund Bahn</b>	<b>-166</b>	<b>-157</b>	<b>218</b>	<b>225</b>
DB Schenker	-142	-142	-6	-6
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-
<b>DB-Konzern</b>	<b>-308</b>	<b>-299</b>	<b>212</b>	<b>219</b>

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

in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt (fortgeführte Geschäftsbereiche)	-964	1.225	-2.189	-
Capital Employed per 31.12.	48.300	45.289	+3.011	+6,6
<b>ROCE in %</b>	<b>-2,0</b>	<b>2,7</b>	-	-

Unter Berücksichtigung des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs hätte sich für den DB-Konzern keine Veränderung des ROCE ergeben (im Vorjahr: 2,8%).

## 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.

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die nachfolgenden Angaben und Erläuterungen zu den Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auf die fortgeführten Geschäftsbereiche.

### (1) UMSATZERLÖSE

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse resultieren aus der Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, der Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, dem Verkauf von Gütern und sonstigen Erlösen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehenden 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.

Im Segment DB Regio hat die Auftragsabwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Auftraggebern der Bundesländer in Deutschland 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. €	2023	2022
Umsatzerlöse aus Transport- und Beförderungsleistungen	39.404	45.878
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	6.759	6.508
Umsatzerlöse aus Betreiben von Schieneninfrastruktur	2.429	2.276
Umsatzerlöse aus Vermietung und Verpachtung	398	359
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	1.961	2.706
Sonstige Umsatzerlöse	1.106	955
Erlösschmälerungen	-107	-89
<b>Insgesamt</b>	<b>45.191</b>	<b>52.085</b>
± Sondereffekte	3	0
± Konsolidierungskreiseffekte	-412	-295
± Währungskurseffekte	463	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>45.245</b>	<b>51.790</b>

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

Im Berichtsjahr sind die Umsatzerlöse des DB-Konzerns um 6.894 Mio. € auf 45.191 Mio. € (-13,2%) gesunken. Der Umsatzrückgang wurde ganz wesentlich durch das Segment DB Schenker getrieben und resultierte v. a. aus der Normalisierung der Frachtraten in der See- und Luftfracht nach einem starken Anstieg in den Vorjahren. Ein steigendes Kapazitätsangebot bei sinkender Nachfrage hat zu dem deutlichen Rückgang der Frachtraten geführt, zudem sanken bei DB Schenker die Transportvolumina. Der Ukraine-Krieg, die Inflation und die globalen wirtschaftlichen Unsicherheiten setzten die Transportnachfrage unter Druck. Ebenso sind die Umsatzerlöse im Segment DB Energie aufgrund geringerer Mengen im Energiehandel und in der Versorgung konzernexterner Kunden gesunken. Gegenläufig verzeichneten die Transporteure gestiegene Umsatzerlöse. Neben Preissteigerungen führte insbesondere bei DB Fernverkehr eine gestiegene Nachfrage zu einem deutlichen Umsatzanstieg.

In den Umsatzerlösen waren positive Währungskurseffekte von 463 Mio. € überwiegend aus dem Segment DB Schenker enthalten. Sie resultierten v. a. aus einer im Vergleich zum Euro starken Entwicklung des chinesischen Renminbi und der schwedischen Krone.

Im Rückgang der Umsatzerlöse aus Warenverkäufen haben sich die geringeren Erlöse bei DB Energie ausgewirkt. Zudem wirkte der Verkauf der MTS-Gruppe im Vorjahr erlösreduzierend, da Erlöse aus Warenverkäufen noch anteilig im Vorjahr enthalten waren.

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- und Währungskurseffekte lagen die Umsatzerlöse deutlich unter dem Vorjahresniveau (-6.545 Mio. €/-12,6%).

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« [226f.](#) ersichtlich.

Die Erlösschmälerungen betrafen v. a. Entschädigungszahlungen an Kunden infolge von Verspätungen und Zugausfällen. Erlösschmälerungen aus langfristigen Verkehrsverträgen (Pönale) wurden wie im Vorjahr direkt mit den Umsatzerlösen aus Transport- und Beförderungsleistungen verrechnet.

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

AUFTRAGSBESTAND GESICHERT PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022 <sup>1)</sup>
Personenverkehrsverträge	84.804	87.183
Logistik- und Güterverkehrsverträge <sup>2)</sup>	337	304
Übrige Verträge <sup>2)</sup>	1.588	1.657
<b>Insgesamt</b>	<b>86.729</b>	<b>89.144</b>

<sup>1)</sup> Werte einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs.

<sup>2)</sup> 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 Rückgang des Auftragsbestands bei den Personenverkehrsverträgen ist v. a. auf den Entfall des Auftragsbestands aus dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich mit 7,9 Mrd. € zurückzuführen. Im Segment DB Regio stieg der Auftragsbestand aufgrund gewonnener Verkehrsverträge um 5,8 Mrd. €, der Rückgang infolge erbrachter Leistungen wirkte dämpfend.

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 Vermögenswerten<sup>1)</sup> wurden zusammen mit den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bilanziert und haben sich wie folgt entwickelt:

VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	2023	2022
Stand per 01.01.	96	30
Währungsumrechnungseffekte	-1	-1
Zugänge	259	215
Wertminderungen	0	0
Änderungen aufgrund geänderter Zahlungsbedingungen	0	-
Erfüllung / Bezahlung	-158	-165
Sonstige Änderungen	-85	17
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-
<b>Stand per 31.12.</b>	<b>111</b>	<b>96</b>

In den sonstigen Änderungen war insbesondere die Verrechnung der erhaltenen Anzahlungen enthalten. Ein Betrag i. H. v. 28 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 24 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. €	2023	2022
Stand per 01.01.	1.290	1.101
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten	-221	-
Währungsumrechnungseffekte	-1	-2
Zugänge	2.586	2.098
Erfüllung von Verbindlichkeiten	-2.613	-1.873
Sonstige Änderungen	-6	-35
Änderungen Konsolidierungskreis	0	1
<b>Stand per 31.12.</b>	<b>1.035</b>	<b>1.290</b>
davon langfristig	259	213

Der überwiegende Teil der vertraglichen Verbindlichkeiten wird im Folgejahr erfüllt.

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

## (2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Bestandsveränderungen	16	- 8
Andere aktivierte Eigenleistungen	4.610	4.123
<b>Insgesamt</b>	<b>4.626</b>	<b>4.115</b>
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	0
± Währungskurseffekte	-1	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>4.625</b>	<b>4.115</b>

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 sowie der Fahrzeuginstandhaltung.

## (3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2023	2022
<b>LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE</b>		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
Verkauf von Material und Energie	135	167
Sonstige Leistungen für Dritte	617	539
	<b>752</b>	<b>706</b>
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	197	176
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	351	281
<b>ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN</b>		
Ausgleichszahlungen des Bundes	120	116
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	0	0
Übrige staatliche Zuschüsse	752	1.528
	<b>872</b>	<b>1.644</b>
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	201	263
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	4	15
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	237	282
<b>ÜBRIGE ERTRÄGE</b>		
Erträge aus Gebühren von Dritten	33	29
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	42	45
Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	129	136
Sonstige übrige Erträge	536	580
	<b>740</b>	<b>790</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>3.354</b>	<b>4.157</b>
± Sondereffekte	- 63	- 424
± Konsolidierungskreiseffekte	- 83	- 3
± Währungskurseffekte	5	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>3.213</b>	<b>3.730</b>

Bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte lagen die sonstigen betrieblichen Erträge deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (- 517 Mio. €).

Der Rückgang vor der Bereinigung von Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekten entfiel nahezu vollständig auf Erträge aus übrigen staatlichen Zuschüssen. Hier wirkte v. a. der Wegfall der temporären Trassenpreiserstattungen des Bundes zum partiellen Ausgleich der Schäden der Corona-Pandemie für den Schienenpersonenfernverkehr (519 Mio. €) sowie der Kompensationsleistungen der öffentlichen Hand im Rahmen des sog. 9-Euro-Tickets im Segment DB Regio (170 Mio. €) ertragsmindernd. Die Kompensationsleistungen der öffentlichen Hand zum Deutschland-Ticket sind im Wesentlichen in den Umsatzerlösen ausgewiesen, da die Ausgleichszahlungen in entsprechenden Allgemeinverfügungen geregelt wurden.

Zahlungen des Bundes an den DB-Konzern wurden als staatliche Zuschüsse erfasst, 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 Rückgang der Erträge aus dem Verkauf von Material und Energie ergab sich hauptsächlich aus geringeren Erlösen aus Schrottverkäufen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen (DB Netze Fahrweg), v. a. da sich die im Vorjahr stark gestiegenen Schrottpreise wieder normalisiert haben und unter dem Vorjahr lagen.

Die sonstigen Leistungen für Dritte sind v. a. aufgrund von Provisionen im Zusammenhang mit dem Deutschland-Ticket gestiegen.

Die Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung enthielten Mietererträge von 37 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €).

Der Anstieg bei den Erträgen aus Schadenersatz und Kostenerstattungen beruhte v. a. auf Versicherungsleistungen für Schadenersatz im Zusammenhang mit der Havarie des Tunnels bei Rastatt.

Der Rückgang der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten war v. a. auf den Verkauf von nicht betriebsnotwendigen Grundstücken im Vorjahr 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. €	2023	2022
<b>AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN</b>		
<b>AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE</b>		
Strom	2.646	2.872
Stromsteuer	124	151
Diesel, sonstige Treibstoffe	832	1.019
Sonstige Energien	291	509
Energiepreiserivate	21	- 310
	<b>3.914</b>	<b>4.241</b>
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	279	419
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 111	- 91
	<b>4.082</b>	<b>4.569</b>
<b>AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN</b>		
Eingekaufte Leistungen Transport	13.220	20.803
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	550	472
Provisionen	198	166
<b>AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR</b>		
Nutzung Trassen	139	108
Nutzung Stationen	2	1
Nutzung örtliche Anlagen	-	-
	<b>141</b>	<b>109</b>
Sonstige bezogene Leistungen	1.099	858
	<b>15.208</b>	<b>22.408</b>
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	5.986	5.040
<b>Insgesamt</b>	<b>25.276</b>	<b>32.017</b>
± Sondereffekte	148	0
± Konsolidierungskreiseffekte	- 230	- 202
± Währungskurseffekte	298	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>25.492</b>	<b>31.815</b>

Auch bereinigt um Sonder-, Konsolidierungskreis- sowie Währungskurseffekte sank der Materialaufwand gegenüber dem Vorjahr um 6.323 Mio. € (- 19,9%).

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 33 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €). Zuschreibungen wurden i. H. v. 9 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) vorgenommen.

Die Aufwendungen für Energie sind im Wesentlichen aufgrund von Erstattungen im Zusammenhang mit der Strom- und Gaspreisbremse gesunken. Die Aufwendungen v. a. für Strom wurden in der Folge um 358 Mio. € gemindert. Gesunkene Marktpreise wirkten sich aufgrund langfristiger Beschaffungsverträge und Sicherungsgeschäfte nur geringfügig aus.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sanken im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 7.200 Mio. € (-32,1%). Die eingekauften Transportleistungen lagen bei DB Schenker stark unter dem Vorjahreswert, v. a. da sich die Frachtraten in der See- und Luftfracht wieder normalisiert haben, nachdem sie in den Vorjahren stark angestiegen waren. Die sonstigen bezogenen Leistungen betrafen eine Vielzahl einzelner Sachverhalte, die einzeln von untergeordneter Bedeutung sind.


Die Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung stiegen um 946 Mio. € (+18,8%) und entstanden im Wesentlichen in den Segmenten DB Netze Fahrweg und Beteiligungen/Sonstige, hier v. a. für die Fahrzeuginstandhaltung und die DB Bahnbau Gruppe.

## (5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

in Mio. €	2023	2022
<b>LÖHNE UND GEHÄLTER</b>		
für Arbeitnehmende	15.215	14.019
für zugewiesene Beamt:innen	621	688
	<b>15.836</b>	<b>14.707</b>
<b>SOZIALE ABGABEN</b>		
für Arbeitnehmende	2.821	2.626
für zugewiesene Beamt:innen	144	164
Aufwendungen zur Personalanpassung	272	182
Aufwendungen für Altersversorgung	531	609
	<b>3.768</b>	<b>3.581</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>19.604</b>	<b>18.288</b>
⊕ Sondereffekte	- 273	- 135
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	- 121	- 53
⊕ Währungskurseffekte	82	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>19.292</b>	<b>18.100</b>

Im Personalaufwand (»Soziale Abgaben«) waren Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne von 1.242 Mio. € (im Vorjahr: 1.182 Mio. €) enthalten.

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

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstreckten sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen 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 \(31\)](#)  [258ff.](#)

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 wurde maßgeblich durch den im Rahmen einer Schlichtung erreichten Tarifabschluss mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) getrieben. Dieser enthielt für 2023 die Zahlung einer steuerfreien Inflationsausgleichsprämie von 2.850 € im Oktober 2023 sowie ab Dezember 2023 die Erhöhung der Tabellenentgelte um

einen Festbetrag i. H. v. 200 € pro Monat sowie der Zulagen um 4,0%. Darüber hinaus wurde für 2023 eine einmalige zusätzliche Dotierung des Fonds soziale Sicherung i. H. v. 25 Mio. € vereinbart.

Zusätzlich wirkte aus dem Tarifabschluss mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) aus 2021 eine lineare Erhöhung der Tabellenentgelte um 1,8% ab März 2023.

Auch die Entwicklung der Beschäftigtenzahl im DB-Konzern (jeweils auf Vollzeitpersonen [VZP] umgerechnet) wirkte aufwandssteigernd und ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2023	2022	2023	2022
Arbeitnehmende	281.818	273.741	279.108	270.447
Beamt:innen	10.605	12.336	11.398	13.225
<b>Mitarbeitende</b>	<b>292.423</b>	<b>286.077</b>	<b>290.506</b>	<b>283.672</b>
Auszubildende und dual Studierende	14.154	13.346	12.310	11.956
<b>Beschäftigte</b>	<b>306.577</b>	<b>299.423</b>	<b>302.816</b>	<b>295.628</b>

Inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs hatte der DB-Konzern im Berichtsjahr (auf VZP umgerechnet) im Jahresdurchschnitt 338.551 Beschäftigte (im Vorjahr: 336.321), davon 314.837 Arbeitnehmende (im Vorjahr: 311.135), 11.398 Beamt:innen (im Vorjahr: 13.225) und 12.316 Auszubildende und dual Studierende (im Vorjahr: 11.961).

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

Zum Ende des Geschäftsjahres lag die Beschäftigtenzahl im DB-Konzern über dem Wert des Vorjahresendes. Im Segment DB Netze Fahrweg fand der Personalaufbau v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb statt und resultierte v. a. aus der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der betrieblichen Qualität und der Generalisierung der Infrastruktur. Beim Segment DB Fernverkehr fand der Mitarbeitendenaufbau im Wesentlichen in den operativen Bereichen statt und resultierte insbesondere aus der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Kapazität, Nachfragesteigerungen sowie der Teilübertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb. Das Segment DB Regio verzeichnete einen Anstieg gegenüber dem Vorjahresende insbesondere durch verstärkte Rekrutierungsaktivitäten und aus der Übernahme von Auszubildenden, durch Leistungsausweitungen und Inbetriebnahmen von Busverkehren sowie die Integration der ioki GmbH (per 31. Dezember 2022: Segment Beteiligungen/Sonstige).

Im Segment Beteiligungen/Sonstige resultierte der Zuwachs insbesondere aus gestiegenen Geschäftsaktivitäten im In- und Ausland durch DB E.C.O. North America Inc., Tarrytown/USA. Bei DB Systel bedingten der Ausbau innovativer Themenfelder und die gestiegene Fertigungstiefe die höhere Mitarbeitendenzahl. Die DB Bahnbau Gruppe steigerte die Mitarbeitendenzahl aufgrund des gestiegenen Bauvolumens.

Dem Personalaufbau im Systemverbund Bahn steht eine Reduzierung bei DB Schenker gegenüber. Das veränderte Transportvolumen in den Bereichen Luft-, Seefracht und Landverkehr sowie durchgeführte Effizienzprogramme führten zu Anpassungen.

Die Mitarbeitenden nach Anzahl der natürlichen Personen (NP) haben sich wie folgt entwickelt:

in NP	am Jahresende	
	2023	2022
Arbeitnehmende	293.069	284.262
Beamt:innen	10.941	12.710
<b>Mitarbeitende</b>	<b>304.010</b>	<b>296.972</b>
Auszubildende und dual Studierende	14.154	13.346
<b>Beschäftigte</b>	<b>318.164</b>	<b>310.318</b>



## (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
Schienefahrzeuge	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 der wesentlichen Gruppen immaterieller Vermögenswerte für die fortgeführten Geschäftsbereiche zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Markennamen	5 - 7
Kundenstamm	7 - 10
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, 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 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.

### 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 steigt aufgrund der gestiegenen Gewerbesteuerhebesätze von 30,5% für die CGUs des Systemverbands Bahn auf 31,2% (im Vorjahr: 30,5%). Da die tatsächlichen Steuerquoten im Ausland mitunter stark von der angesetzten Steuerquote i. H. v. 31,2% abweichen, wurde die Steuerquote für die im Schwerpunkt international tätige CGU, DB Schenker, im Geschäftsjahr 2023 auf 24,2% (Vorjahr: 22,0%) angepasst. 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. Eine Ausnahme bildet die CGU DB Regio, bei der im Geschäftsjahr 2023 der Planungshorizont bis in das Jahr 2040 reicht. Die Verlängerung des Planungshorizonts bei DB Regio ist aufgrund der langen Laufzeiten von Verkehrsverträgen notwendig geworden, um die Äquivalenz zwischen Buchwert und erzielbarem Betrag zu wahren. Für Cashflow-Prognosen über den Planungshorizont hinaus 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 unverändert zum Vorjahr von einer Wachstumsrate des Free Cashflows i. H. v. +1,5% p. a. ausgegangen. Für die international tätige CGU DB Schenker wird aufgrund der weltweit höheren Wachstumsraten und Expansionsmöglichkeiten unverändert von einem nachhaltigen Wachstum des Free Cashflows i. H. v. +2,0% p. a. ausgegangen. Bei den übrigen CGUs der Eisenbahninfra-

struktur steht die langfristige Wachstumsrate im Einklang mit der Ableitungsmethode der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA) für die Kapitalkosten und beträgt unverändert zum Vorjahr +1,0%.

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 2022 bzw. 2023 gültigen WACCs für die jeweiligen CGUs sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

in %	2023		2022	
	vor Steuern	nach Steuern	vor Steuern	nach Steuern
DB Fernverkehr	8,6	5,9	8,6	6,0
DB Regio	7,7	5,3	7,8	5,4
DB Cargo	10,5	7,3	10,6	7,4
DB Netze Fahrweg	3,4	2,3	3,4	2,4
DB Netze Personenbahnhöfe	3,4	2,3	3,6	2,5
DB Energie	6,2	4,3	6,2	4,3
DB Schenker	10,8	8,2	10,6	8,3

Die Veränderungen der WACCs im Vergleich zum Vorjahr resultierten 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 dem Vorjahr der von der BNetzA ermittelte WACC herangezogen.

#### 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 der CGU DB Netze Fahrweg lag zum Bilanzstichtag eine Unterdeckung des Nutzungswerts im Vergleich zum Buchwert des eingesetzten Vermögens vor. Der Wertminderungsbedarf beträgt bei DB Netze Fahrweg –24.253 Mio. € (per 31. Dezember 2022: –14.455 Mio. €). Im Anschluss wurde geprüft, in welcher Höhe die ermittelte Unterdeckung auf einzelne Vermögenswerte allokiert werden kann. Da für die Vermögenswerte der CGU DB Netze Fahrweg eine 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. Aufgrund der Unterdeckung aus den Vorjahren und der geringen Überdeckung im aktuellen Ge-

schäftsjahr wurde für die CGU DB Cargo ebenfalls die Werthaltigkeit auf Ebene der einzelnen Vermögenswerte geprüft. Im Ergebnis gilt für die Vermögenswerte der CGU DB Cargo ebenfalls, dass der beizulegende Zeitwert die Buchwerte der einzelnen Vermögenswerte übersteigt.

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.

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

Aufgrund der späten Verabschiedung des Bundeshaushalts 2024 und der damit verbundenen Unsicherheit bei der Infrastrukturfinanzierung wurde im Geschäftsjahr 2023 eine Nachplanung erforderlich. Die in der Nachplanung unterstellten Finanzierungsprämissen sind aufgrund der aktuellen Haushaltslage risikobehaftet. In einem Szenario »Finanzplanung Bund« wurde untersucht, welche Auswirkungen sich aus einer deutlich reduzierten Infrastrukturfinanzierung auf den Impairment-Test ergeben. Zentrale Prämisse des Szenarios ist eine geringere Trassenverfügbarkeit aufgrund der Unterfinanzierung in der Infrastruktur mit Auswirkungen auf die Transporteure DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo. Das Szenario »Finanzplanung Bund« wurde für die zum 1. Januar 2024 aus den CGUs DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe hervorgegangene neue CGU DB InfraGO erstellt. Für die CGU DB InfraGO liegt in dem Szenario »Finanzplanung Bund« ein Wertminderungsbedarf vor. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei einer Trennung von DB InfraGO in die zum 31. Dezember 2023 angewendete CGU-Struktur ein Wertminderungsbedarf bei der CGU DB Netze Fahrweg in der Szenariobetrachtung vorliegt, da bei der CGU DB Netze Fahrweg

bereits zum Jahresabschluss 2023 ein Wertminderungsbedarf besteht. Bei einer Allokation des Wertminderungsbedarfs auf die einzelnen Vermögenswerte der CGU DB Netze Fahrweg würde der Buchwert der jeweiligen Vermögenswerte unter den jeweiligen beizulegenden Zeitwert sinken. Im Einklang mit IAS 36.105 würde in diesem Fall auch im Szenario »Finanzplanung Bund« auf eine Wertminderung verzichtet. Für die CGU DB Netze Personenbahnhöfe ist davon auszugehen, dass für den Fall einer Unterdeckung in dem Szenario »Finanzplanung Bund« analog zur CGU DB Netze Fahrweg ein Rückgriff auf IAS 36.105 möglich wäre, sodass auch hier kein Wertminderungsbedarf auf die einzelnen Vermögenswerte allokiert werden würde. In der Szenario-betrachtung weist auch die CGU DB Cargo eine Unterdeckung aus. Für die CGU DB Cargo ist auch im Szenario »Finanzplanung Bund« davon auszugehen, dass die beizulegenden Zeitwerte der einzelnen Vermögenswerte die Buchwerte übersteigen.

Die hier im folgenden ausgewiesenen Sensitivitäten beziehen sich 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 Value 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 (– 378 Mio. €), DB Cargo (– 623 Mio. €) und DB Netze Personenbahnhöfe (– 544 Mio. €), d. h., der Nutzungswert (Value in Use) dieser CGUs lieferte keine ausreichende Deckung für den Buchwert des betriebsnotwendig eingesetzten Kapitals (Carrying Amount). Die CGU DB Fernverkehr hält einer Absenkung der EBIT-Marge um bis zu 8,4 %, DB Cargo um bis zu 2,3 % und DB Netze Personenbahnhöfe um bis zu 7,7 % 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. Wie im 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 Cargo eine Unterdeckung (– 312 Mio. €). Der maximale Kapitalkostenaufschlag, bis zu dem DB Cargo eine Überdeckung aufweist, beträgt 3,4 %.

#### 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 Cargo eine Unterdeckung (– 133 Mio. €). Bis zu einer Absenkung des Terminal Values um 5,8 % weist DB Cargo eine Überdeckung aus.

Die Abschreibungen setzten sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen:

in Mio. €	2023	2022
Planmäßige Abschreibungen und Amortisationen	3.860	3.579
Erfasste Wertminderungen	68	21
Erfasste Wertaufholungen	-16	-24
<b>Insgesamt</b>	<b>3.912</b>	<b>3.576</b>
± Sondereffekte	-71	-18
± Konsolidierungskreiseffekte	-96	-7
± Währungskurseffekte	18	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>3.763</b>	<b>3.551</b>

Die Abschreibungen stiegen 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 16 Mio. € Zuschreibungen bei Gleisanlagen im Segment DB Netze Fahrweg.

Weitere Erläuterungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens bzw. der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangsziffern (13) 242ff. und (14) 244f.

#### (7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2023	2022
<b>AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN</b>		
Aufwendungen aus Leasing	887	823
Variable Leasingaufwendungen	21	18
	<b>908</b>	<b>841</b>
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	239	202
Gebühren und Beiträge	221	214
Aufwendungen aus Versicherungen	219	157
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	160	148
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	61	50
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	377	314
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	42	31
<b>SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN</b>		
Bezogene IT-Leistungen	780	658
Sonstige Kommunikationsdienste	46	44
Sonstige Serviceleistungen	1.003	999
	<b>1.829</b>	<b>1.701</b>
Aufwendungen aus Schadenersatz	223	211
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	92	42
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	223	241
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	22	6
Wertminderungen aus der Aufgabe von Veräußerungsgruppen	-	11
Sonstige betriebliche Steuern	104	50
<b>ÜBRIGE AUFWENDUNGEN</b>		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	147	134
Konzessionskosten für Personenverkehr	-	-
Sonstiger personalbezogener Aufwand	232	204
Sonstige übrige Aufwendungen	553	480
	<b>932</b>	<b>818</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>5.652</b>	<b>5.037</b>
± Sondereffekte	-173	-57
± Konsolidierungskreiseffekte	-125	-19
± Währungskurseffekte	48	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>5.402</b>	<b>4.961</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind insgesamt um 615 Mio. € (+ 12,2 %) gestiegen. In nahezu allen Aufwandsarten führten v. a. preisbedingte Kostensteigerungen zu zusätzlichen Belastungen.

Die Aufwendungen aus Leasing, Mieten, Pachten stiegen um 67 Mio. € (+8,0%) und betrafen neben dem Serviceanteil für aktivierte Leasingverhältnisse auch kurzfristige Leasingverträge (219 Mio. €; im Vorjahr: 202 Mio. €) sowie Leasinggegenstände von geringem Wert (75 Mio. €; im Vorjahr: 69 Mio. €). Die höheren Aufwendungen aus Leasing resultierten v. a. aus gestiegenen Mieten für Software im Segment Beteiligungen/Sonstige sowie höheren Mietnebenkosten im Segment DB Schenker.

Die Aufwendungen für Versicherungen sind v. a. im Segment DB Schenker gestiegen.

Der Anstieg der sonstigen bezogenen Dienstleistungen resultierte aus höheren bezogenen IT-Leistungen in nahezu allen Segmenten.

Der leichte Anstieg der sonstigen übrigen Aufwendungen ergab sich v. a. aus Rückstellungszuführungen im Segment Beteiligungen/Sonstige für ökologischen Altlasten bei der DB AG sowie für Risiken im Zusammenhang mit dem Verkauf von Brenntag im Jahr 2004.

## (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. €	2023	2022
<b>GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN</b>		
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich	1	1
Übrige	-1	-1
	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN</b>		
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz	6	4
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf	1	0
Bäckebols Akeri AB, Göteborg/Schweden	1	0
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund	1	1
GHT Mobility GmbH, Berlin	-	-16
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg	0	1
Übrige	0	3
	<b>9</b>	<b>-7</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>9</b>	<b>-7</b>

## (9) ZINSENERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
<b>ZINSETRÄGE</b>		
Nettozinsertag Pensionsrückstellungen	19	4
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	132	53
Erträge aus Wertpapieren	1	1
<b>Operative Zinserträge</b>	<b>152</b>	<b>58</b>
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	65	168
	<b>217</b>	<b>226</b>
<b>ZINSAUFWENDUNGEN</b>		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-543	-393
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-128	-61
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-110	-78
<b>Operativer Zinsaufwand</b>	<b>-781</b>	<b>-532</b>
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-53	-45
	<b>-834</b>	<b>-577</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>-617</b>	<b>-351</b>
± Sondereffekte	9	7
± Konsolidierungskreiseffekte	8	0
± Währungskurseffekte	-3	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>-603</b>	<b>-344</b>
nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-629	-474

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 von Kreditinstituten durch gestiegene Marktzinsen zurückzuführen.

Der Rückgang der Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrigen Zinserträge resultierte überwiegend aus der Anpassung des Diskontierungszinssatzes im Vorjahr für sonstige Rückstellungen.

Ein höheres Zinsniveau war hauptsächlich verantwortlich für den Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen.

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

## (10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Ergebnis aus Beteiligungen	4	3
Ergebnis aus Währungskurseffekten	-90	60
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	93	-51
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-10	6
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	-	0
Fair-Value-Änderung von Finanzinstrumenten	-73	29
Wertminderungen und Wertaufholungen von Anteilen an assoziierten Unternehmen	-4	-
Sonstiges Finanzergebnis	2	-38
<b>Insgesamt</b>	<b>-78</b>	<b>9</b>
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	-9
± Währungskurseffekte	-16	-
<b>Insgesamt - vergleichbar</b>	<b>-94</b>	<b>0</b>

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 Währungskurschwankungen resultierten 2023 zum größten Teil aus der Kursentwicklung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken, der norwegischen Krone und dem australischen Dollar. 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 sind als Gegenposition der Fair-Value-Bewertung sonstiger Beteiligungen zu betrachten (Anhangziffer (17) 246f.).

## (11) ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2023	2022
Tatsächlicher Steueraufwand	-294	-501
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	29	54
<b>Tatsächliche Ertragsteuern</b>	<b>-265</b>	<b>-447</b>
Latenter Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand)	192	-696
<b>Ertragsteuern</b>	<b>-73</b>	<b>-1.143</b>



Die tatsächlichen Ertragsteuern fielen im Berichtsjahr ganz überwiegend bei ausländischen Konzerngesellschaften an. Die Minderung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus reduzierten Ergebnisbeiträgen ausländischer Konzerngesellschaften. Bei den latenten Steuern ergab sich ein Ertrag (im Vorjahr: Aufwand). Dieser resultierte aus der wieder gestiegenen erwarteten künftigen Nutzung steuerlicher Verlustvorträge, während sich im Vorjahr ein erheblicher latenter Steueraufwand aufgrund einer Anpassung der künftigen Nutzung ergab.

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern und den bei einer kalkulatorischen Steuerquote von 31,2% (im Vorjahr: 30,5%) darauf entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, ergibt sich nachfolgende steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern:

in Mio. €	2023	2022
Ergebnis vor Ertragsteuern	-1.959	1.090
Konzernsteuersatz in %	31,2	30,5
<b>Erwarteter Steuerertrag (+)/Steueraufwand (-)</b>	<b>611</b>	<b>-332</b>
Anpassung der erwarteten künftigen Nutzung von Verlustvorträgen und neu entstandene temporäre Differenzen und Verlustvorträge	-620	-837
Steuerfreie Erträge	27	29
Steuerliche Sachverhalte gem. IAS 12.33	23	29
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-49	-32
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	33	111
Übrige Effekte	-98	-111
<b>Ausgewiesene Ertragsteuern</b>	<b>-73</b>	<b>-1.143</b>
Effektiver Steuersatz in %	3,7	104,9

2023 entstanden neue steuerliche Verlustvorträge, auf die nicht in vollem Umfang aktive latente Steuern gebildet wurden, da bereits für die 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.

### Globale Mindestbesteuerung (Pillar Two)

Im Dezember 2021 hat die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organization for Economic Co-operation and Development; OECD) Modellregelungen für einen neue globale Mindestbesteuerung für Unternehmen (Säule 2 der internationalen Besteuerung von Unternehmen; Pillar Two) herausgegeben. Verschiedene Regierungen auf der Welt haben diesbezügliche Rechtsvorschriften erlassen oder befinden sich im Rechtsetzungsprozess. Der DB-Konzern fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Modellregelungen zur Mindestbesteuerung. In Deutschland (Sitz der DB AG) wurde ein entsprechendes Mindeststeuergesetz beschlossen, das am 28. Dezember 2023 in Kraft trat. Da das Mindeststeuergesetz für Geschäftsjahre gilt, die nach dem 30. Dezember 2023 beginnen, unterliegt der DB-Konzern aktuell dahingehend keiner Steuerbelastung.

Der DB-Konzern hat mit der Erarbeitung einer Einschätzung hinsichtlich der Auswirkungen des Mindeststeuergesetzes für den DB-Konzern begonnen. Unter Berücksichtigung der Wahlrechte aus den in der Gesetzgebung verankerten temporären Country-by-Country-Reporting-(CbCR-) und Safe-Harbour-Regelungen wurde das Country-by-Country-Reporting 2022 herangezogen. Dabei wurden wenige Länder identifiziert, für die eine Vollberechnung gem. Mindestbesteuerungsgesetz notwendig wäre. Der DB-

Konzern erwartet daraus zukünftig einen einstelligen Millionenbetrag für Steuern im Zusammenhang mit der Mindestbesteuerung. Weitere Details sind folgender Übersicht zu entnehmen:

Region / in Mio. €	Gewinn (IFRS) 2022	Steueraufwand 2022	Durchschnittlicher Effektivsteuersatz in %
Europa	63	8	12
Naher Osten	6	0	7
Rest der Welt	5	0	2
<b>Insgesamt</b>	<b>74</b>	<b>8</b>	<b>11</b>

Obwohl der durchschnittliche Steuersatz für die genannten Regionen den vereinbarten Mindeststeuersatz von 15% unterschreitet, muss der DB-Konzern möglicherweise keine Ertragsteuern im Rahmen der Mindestbesteuerung zahlen. Dies ist auf spezifische, in der Gesetzgebung vorgesehene Anpassungen zurückzuführen, die zur Folge haben, dass sich Abweichungen von den gem. IAS 12.86 berechneten Effektivsteuersätzen ergeben können. Aufgrund der Komplexität der Anwendung der Gesetzgebung und der Berechnung des Einkommens gem. den Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung sind die quantitativen Auswirkungen der beschlossenen Gesetzgebung mit Unsicherheiten verbunden. Selbst für Länder mit einem Effektivsteuersatz von über 15% könnten sich steuerliche Auswirkungen durch die Mindestbesteuerung ergeben. Zur Unterstützung bei der Anwendung der Gesetzgebung zur Mindestbesteuerung arbeitet der DB-Konzern auch mit externen Steuerspezialisten zusammen.

### (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. €	2023	2022
Jahresergebnis nach Ertragsteuern	-2.351	-227
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	-2.399	-274
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis	23	22
davon fortgeführte Geschäftsbereiche	-2.080	-100
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	-319	-174
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.	430.000.000	430.000.000
<b>ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)</b>		
unverwässert	-5,58	-0,64
verwässert	-5,58	-0,64
<b>ERGEBNIS JE AKTIE - FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE (IN €/AKTIE)</b>		
unverwässert	-4,84	-0,23
verwässert	-4,84	-0,23
<b>ERGEBNIS JE AKTIE - NICHT FORTGEFÜHRTER GESCHÄFTSBEREICH (IN €/AKTIE)</b>		
unverwässert	-0,74	-0,41
verwässert	-0,74	-0,41