



Deutsche Bahn

Integrierter Bericht 2023

ÜBER DIESEN BERICHT

Um die Benutzung dieses Berichts zu vereinfachen, haben wir einige unterstützende Elemente hinzugefügt:



Wir verweisen auf weiterführende Informationen zu einem bestimmten Abschnitt innerhalb des Berichts: ➤ xxx.

grün.

Mit unserer Umweltmarke »Das ist grün.« machen wir unsere grüne Transformation nach außen wie innen sichtbar – u. a. auf unserer Internetseite nachhaltigkeit.deutschebahn.com ➤ .



Dieser Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den internationalen Standards der Global Reporting Initiative (GRI) erstellt. Das Symbol zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Inhalte platziert sind.



In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) empfohlene Inhalte. Das Symbol zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Inhalte platziert sind.



Das Download-Symbol signalisiert, dass der entsprechende Inhalt online als Excel-Datei heruntergeladen werden kann.



Weitere Informationen finden Sie online über unsere Linkliste unter db.de/links-ib23 ➤  oder direkt unter der angegebenen Internetseite.



Textpassagen, die nicht in den Bereich der gesetzlichen Abschlussprüfung des Lageberichts mit hinreichender Sicherheit fallen, sind mit Pfeilen am Anfang und am Ende sowie mit grauer Schriftfarbe gekennzeichnet und wurden durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit begrenzter Sicherheit geprüft.



Online-Bericht

Im Internet stehen Ihnen eine Online-Version sowie eine PDF-Fassung dieses Integrierten Berichts zur Verfügung: db.de/ib ➤ .

Geschlechtergerechte Sprache

Bei natürlichen Personen werden geschlechterneutrale Wörter oder der Genderdoppelpunkt verwendet. Bei juristischen Personen, Funktionen oder Gremien wird das generische Maskulinum verwendet.

ONLINE-ERGÄNZUNGEN

Kennzahlen interaktiv

Unseren interaktiven Kennzahlenvergleich finden Sie unter db.de/kennzahlen ➤ .



INHALTSVERZEICHNIS

1 WIR BAUEN FÜR DIE BAHN VON MORGEN

21 AN UNSERE STAKEHOLDER

- 22 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 25 Der Vorstand der Deutschen Bahn AG
- 26 Bericht des Aufsichtsrats
- 29 Offener Stakeholderdialog
- 32 Gemeinnütziges Engagement der
Deutsche Bahn Stiftung

35 ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

- 36 Überblick
- 37 DB-Konzern
- 43 Grundlagen
- 52 Starke Schiene
- 59 Produktqualität und Digitalisierung
- 70 Grüne Transformation
- 85 Mitarbeitende
- 103 Geschäftsverlauf
- 121 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 175 Deutsche Bahn AG (HGB)
- 180 Chancen- und Risikobericht
- 191 Governance
- 212 Nachtragsbericht
- 213 Prognosebericht

219 KONZERN-ABSCHLUSS

- 220 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 222 Konzern-Bilanz
- 223 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 224 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 226 Konzern-Anhang

287 WEITERE INFORMATIONEN

- 288 Bestätigungsvermerk des unabhängigen
Abschlussprüfers
- 290 Vermerk des unabhängigen Wirtschafts-
prüfers über eine betriebswirtschaftliche
Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicher-
heit über Nachhaltigkeitsinformationen
- 292 Global Reporting Initiative (GRI) Index
- 299 UN Global Compact Index
- 299 Task Force on Climate-related Financial
Disclosures (TCFD) Index
- 300 Glossar
- 305 Abkürzungsverzeichnis
- 306 Kontaktinformationen/Finanzkalender

UMSCHLAG

- U2 Über diesen Bericht
- U4 Auf einen Blick
- U5 10-Jahres-Übersicht

AUF EINEN BLICK

Zum interaktiven
Kennzahlenvergleich



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz ¹⁾	45.191	52.085	- 6.894	- 13,2
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹⁾	- 1.959	1.090	- 3.049	-
Jahresergebnis ¹⁾	- 2.351	- 227	- 2.124	-
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.877	4.783	- 1.906	- 39,8
EBIT bereinigt ¹⁾	- 964	1.225	- 2.189	-
Eigenkapital per 31.12.	12.126	14.679	- 2.553	- 17,4
Netto-Finanzschulden per 31.12.	33.953	28.827	+ 5.126	+ 17,8
Bilanzsumme per 31.12.	77.472	76.303	+ 1.169	+ 1,5
Capital Employed per 31.12.	48.300	45.289	+ 3.011	+ 6,6
Return on Capital Employed (ROCE) ¹⁾ in %	- 2,0	2,7	- 4,7	-
Tilgungsdeckung ¹⁾ in %	5,2	11,8	- 6,6	-
Brutto-Investitionen ¹⁾	16.867	15.098	+ 1.769	+ 11,7
Netto-Investitionen ¹⁾	7.578	6.524	+ 1.054	+ 16,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.044	5.644	- 2.600	- 46,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende ¹⁾ in Mio.	2.385	2.205	+ 180	+ 8,2
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Pünktlichkeit DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland in %	90,3	91,0	- 0,7	-
Pünktlichkeit DB Fernverkehr in %	64,0	65,2	- 1,2	-
Reisende ¹⁾ in Mio.	1.837	1.737	+ 100	+ 5,8
davon DB Fernverkehr	140,3	132,0	+ 8,3	+ 6,3
Verkehrsleistung ¹⁾ in Mio. Pkm	82.943	76.475	+ 6.468	+ 8,5
Betriebsleistung ¹⁾ in Mio. Trkm	578,0	592,7	- 14,7	- 2,5
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	197,6	222,3	- 24,7	- 11,1
davon deutsche Gesellschaften	163,7	185,6	- 21,9	- 11,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	74.458	84.468	- 10.010	- 11,9
davon deutsche Gesellschaften	51.905	59.607	- 7.702	- 12,9
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ²⁾ in %	88,9	89,7	- 0,8	-
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	90,1	90,9	- 0,8	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.118	1.133	- 15	- 1,3
davon konzernexterne Bahnen	437,8	419,8	+ 18,0	+ 4,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	39,2	37,1	+ 2,1	-
Stationshalte in Mio.	159,6	159,8	- 0,2	- 0,1
davon konzernexterne Bahnen	47,8	45,1	+ 2,7	+ 6,0
BUSVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	547,8	468,2	+ 79,6	+ 17,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.024	5.062	+ 962	+ 19,0
Betriebsleistung ¹⁾ in Mio. Buskm	530,8	503,8	+ 27,0	+ 5,4
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im Landverkehr in Mio.	100,8	102,8	- 2,0	- 1,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	1.148	1.326	- 178	- 13,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	1.783	1.909	- 126	- 6,6
Lagerhausfläche Kontraktlogistik in Mio. m²	8,5	8,6	- 0,1	- 1,2
WEITERE KENNZAHLEN				
Auftragsbestand im Personenverkehr per 31.12. ¹⁾ in Mrd. €	89,0	83,1	+ 5,9	+ 7,1
Betriebslänge Schienennetz per 31.12. in km	33.464	33.469	- 5	-
Personenbahnhöfe per 31.12.	5.697	5.699	- 2	-
Rating Moody's/S&P Global Ratings	Aa1/AA-	Aa1/AA-	-	-
Mitarbeitende per 31.12. ¹⁾ in VZP	292.423	286.077	+ 6.346	+ 2,2
Frauenanteil per 31.12. in %	25,3	25,0	+ 0,3	-
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	-	3,9	-	-
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 ³⁾ in %	- 40,1	- 42,1	+ 2,0	-
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix ⁴⁾ in %	68	65,4	-	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.255	2.202	+ 53	+ 2,4

¹⁾ Fortgeführte Geschäftsbereiche 231f. Werte für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva 106 angepasst.

²⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

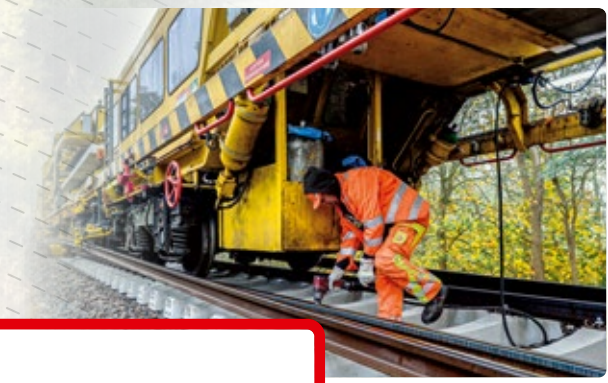
³⁾ Ohne USA Truck 171.

⁴⁾ In Deutschland. Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Die Daten für 2022 entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG (November 2023) und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus dem Integrierten Bericht 2022 abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.



Wir bauen für die Bahn von morgen

Deutschland braucht eine leistungsfähige Infrastruktur



Eine moderne Infrastruktur ist die Grundlage für wirtschaftliches Wachstum. Eine moderne Infrastruktur ist auch das Fundament für einen attraktiven und leistungsfähigen Schienenverkehr. Nur so können mehr Menschen überzeugt werden, auf das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel umzusteigen, und mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Und nur so kann die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele gelingen. Wir treten daher zusammen mit dem Bund dafür an, Deutschland die moderne Schieneninfrastruktur zu geben, die es braucht. Dafür bedarf es einer umfassenden Sanierung, Modernisierung und Digitalisierung sowie eines gezielten Aus- und Neubaus.

Unser Weg zu einem Hochleistungsnetz

Neues Instandhaltungskonzept

Wir verändern unser Bau- und Instandhaltungskonzept, um bei der Sanierung und Modernisierung unserer Infrastruktur die betrieblichen Auswirkungen zu reduzieren und so die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zu stabilisieren.

Generalsanierungen

Wir beginnen 2024 mit einem neuen Sanierungskonzept und erneuern hochbelastete Strecken und Bahnhöfe, die für die Zuverlässigkeit und das zukünftige Verkehrswachstum von zentraler Bedeutung sind.

Zukunftsbahnhöfe und Serviceeinrichtungen

Wir erhöhen die Attraktivität des Schienenverkehrs, indem wir den Zugang für Menschen und Güter einfacher machen und gezielt weiterentwickeln.

Digitalisierung

Wir digitalisieren den Bahnbetrieb durch KI-gestützte Streckennetznutzung, Ausbau der Digitalen Schiene Deutschland sowie die digitale Aus- und Umrüstung der Fahrzeugflotten.



Unser Ziel ist eine nachhaltige Verkehrsverlagerung

Mit unserer Strategie Starke Schiene verfolgen wir das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – für das Klima, für die Menschen, für die Wirtschaft und für Europa. Konsequent setzen wir im Einklang mit den verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Bundesregierung diese ambitionierte Wachstumsstrategie um. Damit unterstützen wir die notwendige klimapolitische Transformation Deutschlands.

Wir stellen gemeinsam mit dem Bund die Weichen für eine Verkehrsverlagerung und erhöhen die Produktqualität, schaffen zusätzliche Kapazitäten und verbessern damit die Kundenzufriedenheit.





68%

Anteil erneuerbarer
Energien am
DB-Bahnstrommix 2023



~80%

weniger CO₂-Emissionen
gegenüber Straßengüter-
transport



~13 Mio.

weniger Lkw-Fahrten
pro Jahr auf
deutschen Straßen



Die Mittel für das Schienennetz, die Serviceeinrichtungen sowie die Bahnhöfe waren in der Vergangenheit nicht ausreichend, um eine hohe Leistungsfähigkeit und Qualität bei steigendem Verkehrsvolumen zu erreichen. Gemeinsam mit dem Bund werden wir die Mittel für die Erneuerung und Instandhaltung nun deutlich erhöhen.

Das Schienennetz ist überlastet

Seit der Bahnreform 1994 ist die Betriebsleistung um 28 % gestiegen, das Netz hingegen um 17 % (bezogen auf die Betriebslänge in Kilometern) geschrumpft. Es kommt zu Störungen und Baustellen und die Pünktlichkeit leidet massiv. Das gilt insbesondere für das hochbelastete Netz. Es erstreckt sich derzeit über rund 4.000 Streckenkilometer. Der Zustand der Eisenbahninfrastruktur wird daher aktuell den Ansprüchen unserer Kunden an Qualität und Kapazität nicht gerecht. Über eine Generalsanierung soll sich nun das hochbelastete Netz bis 2030 zu einem Stabilitätsanker entwickeln. Schienennetz und Bahnhöfe müssen dringend modernisiert, die Qualität verbessert werden.



Zustandsnote
Hochleistungsnetz

3,1
(2023)

Rund

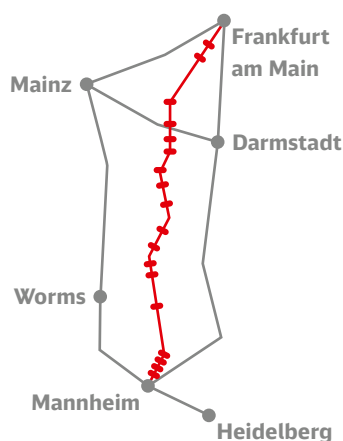
4.000 km

des zukünftigen
Hochleistungsnetzes
wollen wir bis 2030
sanieren



Unser Ziel: vom hochbelasteten Netz zum Hochleistungsnetz

Erster Korridor (Umsetzung in 2024)



- Riedbahn
- Umleitungsstrecke
- Bahnhof

Die Riedbahn zählt zu den meistbefahrenen Strecken in Deutschland. Täglich verkehren dort bis zu 300 Züge.

Bund und DB-Konzern haben 2023 das größte und umfassendste Infrastrukturprogramm für das Schienennetz und die Bahnhöfe seit der Bahnreform 1994 vorgelegt, mit dem Ziel, den Schienenverkehr nachhaltig pünktlicher, zuverlässiger und leistungsfähiger zu machen und Kunden im Personen- und Güterverkehr ein besseres Erlebnis und Planbarkeit zu bieten. Zentraler Hebel ist die Generalsanierung von rund 40 Korridoren im hochbelasteten Netz. Dabei wird ein Korridor durchgängig saniert – vom verlängerten Bahnsteig über den Oberbau bis zum digitalen Stellwerk. Mit der rund 70 km langen Riedbahn und den 20 Bahnhöfen zwischen Frankfurt am Main und Mannheim legen wir den Grundstein für dieses Konzept. Durch weitere Instandsetzungsmaßnahmen auf anderen Abschnitten wird bis 2030 ein über 9.000 km langes Hochleistungsnetz aufgebaut.



≤2,5

Zustandsnote
Hochleistungsnetz
in 2030

~9.200

Umfang des
Hochleistungsnetzes
in Strecken-
kilometern in 2030

Attraktivere Angebote für die Verkehrswende

Bequem durch ganz Deutschland mit dem Deutschland-Ticket

Seit dem 1. Mai 2023 können Kund:innen das Deutschland-Ticket in allen Verkehrsverbünden im Nah- und Regionalverkehr in Deutschland zum Preis von 49 € pro Monat nutzen. Eine erste Zwischenbilanz nach acht Monaten Deutschland-Ticket in 2023 zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und spürbare Zugewinne bei den Reisendenzahlen.

10 Mio.

Nutzer:innen besaßen
Ende 2023 ein
Deutschland-Ticket

Die Vorteile des Deutschland-Tickets:

- › Unbegrenzt reisen für nur 49 € monatlich.
- › Deutschlandweit in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs gültig.
- › Abonnement (automatische Verlängerung) und monatlich kündbar.
- › Online, in der App sowie in den DB-Reisecentren erhältlich.

Innovative Ideen für den Nahverkehr der Zukunft

Um den Nahverkehr attraktiv für die Zukunft aufzustellen, planen wir, zusammen mit unseren Partnern in den Bundesländern und Kommunen bis 2030 rund 12 Mrd. € in neue und modernisierte Züge und Busse zu investieren. Die S-Bahn München wird bspw. ab 2028 90 neue Fahrzeuge im XXL-Format bekommen. Gemeinsam mit Partnern entwickeln wir zudem neue, innovative Innenraumkonzepte im Rahmen unserer Innovationsplattform Ideenzug.



München erhält mit

90

neuen Fahrzeugen
eine hochmoderne
S-Bahn-Flotte

Komplett
durchgängig mit

>200

Metern Länge

Platz für

>1.800

Fahrgäste



Mehr Komfort für ein besseres Reiseerlebnis

Neues Erscheinungs- bild



Eine harmonische Formgebung, moderne Materialien wie Holzdekor und Bezüge aus hochwertigem Stoffgewebe mit 85 % Wollanteil in nuancierten Farben bestimmen das neue Erscheinungsbild.

Neue Sitze



Die komplett neu entwickelten Sitze sind als persönlicher Rückzugsort konzipiert, bieten bessere Verstellmöglichkeiten und somit noch mehr Komfort.

Neue Funktionalitäten



Elemente wie ein integrierter Tablethalter, Kleiderhaken in jeder Rückenlehne sowie Steckdosen an allen Plätzen bieten mehr Komfort. Mobilfunkdurchlässige Scheiben sorgen für stabilen Empfang.

Ende 2023 ging der erste ICE 3neo mit unserem neuen Innendesign in Betrieb. Es bietet zahlreiche Neuerungen für einen verbesserten Komfort und zeichnet sich durch neue Sitze, Funktionen, Materialien und Farben aus. Bis 2028 folgen mehr als 70 weitere ICE 3neo im neuen Innendesign.



Digitale Innovationen für eine attraktivere Schiene

Digitalisierung und Technik sind mitentscheidende Schlüssel für den Erfolg der Starken Schiene, denn sie sorgen für mehr Kapazität, Effizienz und Qualität im Schienenverkehr. Im Fokus steht der digitale Bahnbetrieb, weil er uns u. a. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition robuster macht. Ebenso die digitale Instandhaltung, die unsere Schlagkraft erhöht, z. B. durch eine vorausschauende Instandhaltungsplanung.

2023 konnten wir mithilfe
eines intelligenten
Kapazitätsmanagements über

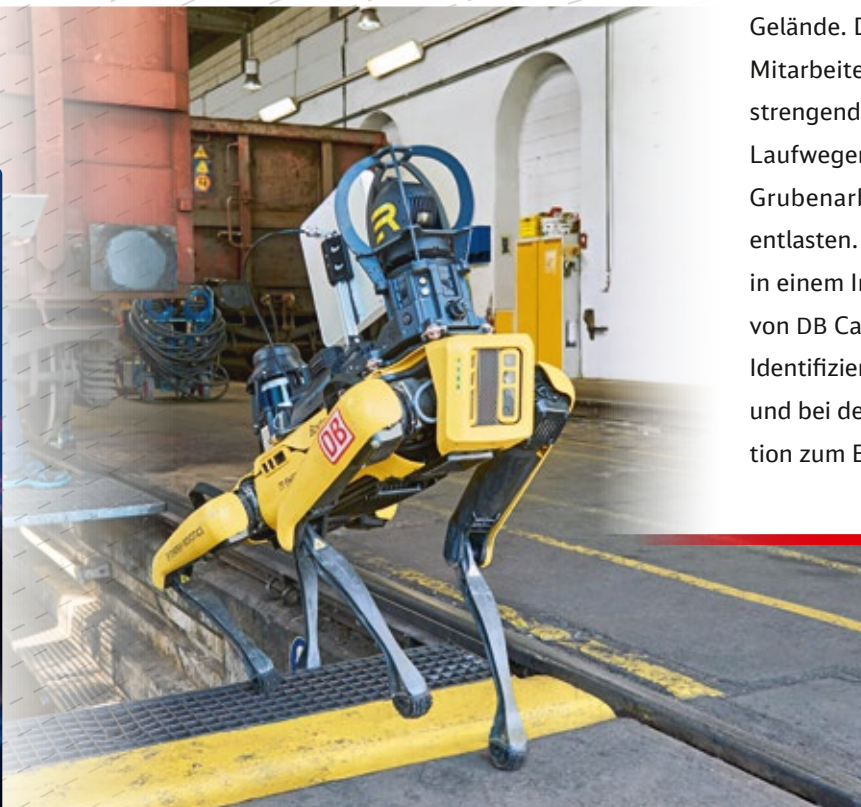
100.000

Verspätungsminuten
einsparen

Einsatz von KI für pünktlichere Züge

Ein selbst entwickeltes KI-basiertes Programm im Pilotbetrieb unterstützt die Disponent:innen in den Leitstellen der S-Bahnen in Stuttgart, Rhein-Main und München dabei, den Verkehr insbesondere im Störfall effizienter zu steuern und Verspätungen zu vermeiden bzw. zu reduzieren. 2024 soll das System auch bei weiteren S-Bahnen eingesetzt werden.

Digitale Unterstützung durch Roboterhund Spot



Der Roboterhund Spot steigt Treppen, klettert in Wartungsgruben und läuft sicher auf unwegsamem Gelände. Damit kann er unsere Mitarbeitenden bei körperlich anstrengenden Arbeiten, wie langen Laufwegen oder aufwendigen Grubenarbeiten unter dem Zug, entlasten. Spot kam 2023 erstmals in einem Instandhaltungswerk von DB Cargo zur eigenständigen Identifizierung von Güterwagen und bei der Radsatzwelleninspektion zum Einsatz.

Digitale Instandhaltung bringt Züge schneller zurück auf die Strecke

Aktuell im DB-Konzern
im Einsatz:

11

Radsatzmess-
anlagen

14

Kameratore



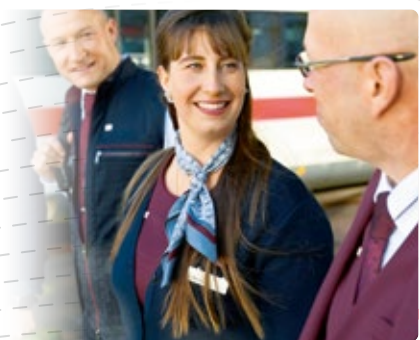
Bis zu

20

Stunden Routinearbeiten
können durch digitale
Tools in der Instandhaltung
täglich pro S-Bahn-Werk
entfallen

Proaktiv gegen den Fachkräftemangel

Rund 28.200 externe Neueinstellungen in 2023 (ohne Nachwuchskräfte)



Der DB-Konzern positioniert sich weiterhin als attraktiver Arbeitgeber auf einem umkämpften Arbeitsmarkt. Für die Verbesserung der betrieblichen Qualität und die Generalsanierung der Infrastruktur haben wir 2023 viele neue Mitarbeitende an Bord geholt. Dies ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg der Verkehrsverlagerung. So verstärken jetzt zahlreiche Mitarbeitende für Bauprojekte, Instandhaltung und Service im Zug sowie Streckenlokomotivführer:innen, Busfahrer:innen und IT-Fachkräfte das Team DB.



Rund
5.700
Nachwuchskräfte
begannen 2023 ihre
Ausbildung bei uns

Einen besonderen Fokus legen wir auf die Mitarbeitenden der Zukunft – unsere Nachwuchskräfte. Hierfür haben wir in 2023 die Schulkooperationen noch einmal deutlich ausgebaut. Unser neuer Jobkompass gibt zusätzliche Orientierung zu unseren Ausbildungsmöglichkeiten. Im Ergebnis konnten wir 2023 mit 5.700 neuen Nachwuchskräften einen Rekord verzeichnen.

In Deutschland
bilden wir in rund

50

Berufen aus

Zudem bilden
wir auch in

25

dualen Studien-
gängen aus



Mehr Klimaschutz für eine lebenswerte Zukunft

Jede Bahnfahrt zählt und ist aktiver Klimaschutz. Denn kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich und so flächeneffizient wie die Eisenbahn. Unsere Kund:innen bei DB Fernverkehr sind bereits seit 2018 mit 100 % Ökostrom unterwegs.

Mit über 45 Mrd. Personenkilometern hat DB Fernverkehr 2023 einen neuen Höchstwert bei der Verkehrsleistung erreicht. Im Vergleich zu Fahrten mit dem Pkw wurden dadurch rund 7,5 Mio. t CO₂e eingespart. Dies zeigt einmal mehr, dass eine deutliche Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor nur mit einer massiven Verkehrsverlagerung hin zum klimafreundlichen Schienenverkehr gelingen kann. Nur der Schienenverkehr konnte seine CO₂-Emissionen seit 1990 kontinuierlich senken. Wir wollen bis 2040 klimaneutral sein und werden somit einen wichtigen Beitrag leisten, die Klimaschutzziele des Bundes und der EU zu erreichen.





»Gemeinsam mit dem Bund erneuern und modernisieren wir die Infrastruktur mit einem Programm, das beispiellos in der DB-Geschichte ist. Es ist alternativlos, den Sanierungsstau anzugehen. Wenn alle Partner in der Bau- und Bahnindustrie mit uns gemeinsam an einem Strang ziehen, wird dieser Kraftakt gelingen.«

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

**Wir packen an.
Für eine
bessere Bahn.**



An unsere Stakeholder

- 22 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**
- 25 Der Vorstand der Deutschen Bahn AG**
- 26 Bericht des Aufsichtsrats**
- 29 Offener Stakeholderdialog**
- 32 Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung**





DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

Zur Videobotschaft des
Vorstandsvorsitzenden 



VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



Liebe Leser:innen,

das Jahr 2023 markiert eine Zeitenwende für die Eisenbahn in Deutschland: Gemeinsam mit dem Bund haben wir einen klaren Fahrplan für das größte und umfassendste Infrastrukturprogramm der Konzerngeschichte beschlossen. Wir fahren die Eisenbahninfrastruktur nicht mehr auf Verschleiß, sondern sanieren und modernisieren sie von Grund auf. Der Bund wird uns deutlich mehr Mittel zur Verfügung stellen. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für mehr Qualität, mehr Stabilität und weiteres Wachstum des klimafreundlichen Schienenverkehrs.

Die betriebliche Situation im vergangenen Jahr hat es uns und unseren Kund:innen schmerzhaft vor Augen geführt: Die Infrastruktur ist zu voll, zu alt und damit zu störanfällig. Die Pünktlichkeit im Fernverkehr lag im vergangenen Jahr mit 64 Prozent weit hinter unseren Ansprüchen. Ein Grund ist die hohe Bautätigkeit: Im Jahresdurchschnitt fuhr fast jeder zweite Fernverkehrszug durch mindestens eine Baustelle. Wir haben so viele Schwellen getauscht wie niemals zuvor.

**»2023 markiert eine
Zeitenwende für die Eisenbahn
in Deutschland.«**

Zum Bauen auf Rekordniveau gibt es keine Alternative, wollen wir einen weiteren Verfall der Infrastruktur verhindern. Deshalb haben wir in 2023 nicht gezögert und sind in Absprache mit dem Bund massiv in Vorleistung gegangen, haben gebaut, ausgebessert und repariert. Das operative Ergebnis in unserem Kerngeschäft ist neben höheren Energie- und Personalkosten zu einem großen Teil auf diesen zusätzlichen Aufwand für die Infrastruktur zurückzuführen. Unser EBIT lag im vergangenen Jahr bei minus einer Milliarde Euro.

**»Zum Bauen auf
Rekordniveau gibt es keine
Alternative.«**

Gleichzeitig ist die Nachfrage ungebrochen: Erstmals lagen wir im Fernverkehr 2023 bei der Verkehrsleistung über dem Vor-Corona-Niveau. Mit dem Fahrplanwechsel haben wir so viele neue Verbindungen zusätzlich angeboten wie seit 20 Jahren nicht mehr. Im Regionalverkehr verzeichnen wir ein Plus von neun Prozent bei der Verkehrsleistung, vor allem dank des Deutschland-Tickets. Insgesamt waren 2023 mehr als 1,8 Milliarden Fahrgäste mit uns auf der Schiene unterwegs – das ist ein Plus von über fünf Prozent gegenüber 2022.

Wir haben vor über vier Jahren unsere Strategie für eine starke Schiene in Deutschland aufgesetzt, mit dem Ziel, die klima- und verkehrspolitischen Ziele des Bundes zu erreichen. Auch 2023 haben wir Fortschritte bei der Umsetzung gemacht.

Unsere Fernverkehrsflotte ist heute so groß und so modern wie niemals zuvor. 2023 war ein absolutes Rekordjahr: Drei neue ICE haben wir durchschnittlich pro Monat für unsere Kund:innen in Betrieb genommen. Mit der Einführung einer neuen Vertriebs-IT hat auch der DB Navigator viele neue Funktionen erhalten. In Rekordzeit haben wir in Cottbus das modernste ICE-Werk gebaut und Anfang Januar 2024 eröffnet.

Auch bei der grünen Transformation geht es voran, zum Beispiel beim Einsatz des Biokraftstoffs HVO, der klimafreundlich aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt wird. Knapp 14 Millionen Liter waren es 2023 und damit 11 Millionen Liter mehr als im Vorjahr. Unser Ziel ist klar: Klimaneutralität bis 2040. Wir bekennen uns zu nachhaltiger und verantwortungsvoller Unternehmensführung und den Prinzipien des UN Global Compact.

Mit viel Schwung sind wir in das Jahr 2024 gestartet. Gemeinsam mit dem Bund und im Schulterschluss mit Branche und Bauindustrie packen wir an für eine bessere Bahn. Am 1. Januar 2024 haben wir gemeinsam mit dem Bund die gemeinwohlorientierte Gesellschaft für die Infrastruktur – die DB InfraGO AG – an den Start gebracht. Damit haben wir als Teil des integrierten Konzerns die ideale Struktur geschaffen, um die Sanierung der Infrastruktur flächendeckend anzugehen.

Wir haben uns ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: die Generalsanierung von insgesamt rund 40 Streckenabschnitten im hochbelasteten Netz bis 2030. Den Anfang macht die Riedbahn, die Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. Ab Mitte Juli 2024 werden wir innerhalb von fünf Monaten ein niemals zuvor da gewesenes Bauvolumen ins Gleis bringen und aus einem notorisch störanfälligen Stück Infrastruktur einen Stabilitätsanker für das Eisenbahnsystem in Deutschland machen. Bei vorbereitenden Arbeiten im Januar 2024 hat sich gezeigt: Das Konzept funktioniert.

Bei unserer Güterverkehrstochter treiben wir die Transformation weiter voran. Wir stellen DB Cargo wettbewerbsfähig auf, um mehr Güter auf die Schiene zu holen und langfristig seine Zukunft und damit Arbeitsplätze zu sichern. Wir modernisieren und digitalisieren den gesamten Konzern, bauen Doppelstrukturen ab und werden robuster. Um unsere ehrgeizigen Wachstumsziele zu erreichen, müssen wir angesichts des Fachkräftemangels künftig effizienter werden.

»Klar ist: Die Schiene ist unverzichtbar für eine nachhaltige Transformation Deutschlands.«

Klar ist: Die Schiene ist unverzichtbar für eine nachhaltige Transformation Deutschlands. Unsere Kolleginnen und Kollegen arbeiten jeden Tag aufs Neue daran, die Schieneninfrastruktur fit für die Zukunft zu machen. Dem gebührt unser Respekt und unser Dank. Denn hier geht es um einen Marathon und keinen Sprint.

Eisenbahn ist mehr als Mobilität und Logistik von A nach B. Sie ist untrennbar mit der gesellschaftlichen Entwicklung – mit Wohlstand und Fortschritt – verbunden. Deutschland befindet sich mitten im

Wandel hin zu einem moderneren, digitaleren und nachhaltigeren Land. Als Deutsche Bahn nehmen wir unseren gesellschaftlichen Auftrag ernst: Gemeinsam mit Wirtschaft und Politik wollen wir einen Beitrag dazu leisten, unser Land zukunftssicher zu machen – mit Mut und Zuversicht.

Deutschland braucht eine starke Schiene: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Herzlichst

Dr. Richard Lutz
Vorstandsvorsitzender der
Deutschen Bahn AG

DER VORSTAND DER DEUTSCHEN BAHN AG



MARTIN SEILER
Personal & Recht

EVELYN PALLA
Regionalverkehr

BERTHOLD HUBER
Infrastruktur

DR. RICHARD LUTZ
Vorstandsvorsitzender

DR. SIGRID NIKUTTA
Güterverkehr

DR. LEVIN HOLLE
Finanzen & Logistik

**DR. DANIELA GERD
TOM MARKOTTEN**
Digitalisierung & Technik

DR. MICHAEL PETERSON
Personenfernverkehr

**WERNER GATZERT**

Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG



BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats —→ 26

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats —→ 27

Corporate Governance —→ 28

Jahresabschluss —→ 28

**Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat
und Vorstand** —→ 28

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DBAG) hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DBAG und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs

wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden, und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen sowie einer Strategieklausur zusammen. Dem Aufsichtsrat wurde darüber hinaus in einer Informationsveranstaltung der Jahresabschluss 2022 in Vorbereitung der Beschlussfassung in der Bilanzsitzung vorgestellt. In einer weiteren Informationsveranstaltung hat der Aufsichtsrat den Status und die Anknüpfungspunkte einer Weiterentwicklung der Vergütungsmethodik für den Vorstand erörtert. Im Berichtszeitraum haben alle Mitglieder des Aufsichtsrats mindestens an der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Im Berichtszeitraum hat der Aufsichtsrat sechs Beschlüsse im Wege des schriftlichen Verfahrens gefasst. Die turnusmäßigen Sitzungen des Aufsichtsrats der DB AG wurden

regelmäßig durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten im Geschäftsjahr 2023 Fragen der Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern, die Verschuldungssituation des DB-Konzerns und der Verlauf der wesentlichen Investitions- und Beteiligungsprojekte. Besondere Schwerpunkte bildeten dabei die betriebliche Situation sowie die Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund, dabei besonders die Auswirkungen des haushaltsrechtlichen Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023. Der Aufsichtsrat hat die Schaffung einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte und die damit verbundene Etablierung der DB InfraGO AG durch die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG beschlossen. Im Geschäftsjahr 2023 wurde ferner eine methodische Weiterentwicklung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands beschlossen. Diese sieht bei gleichbleibender Zielvergütung ab der zweiten Bestellperiode eine stärkere Gewichtung des Grundgehalts und des Anteils der langfristigen variablen Vergütung bei gleichzeitiger Kürzung des Anteils der kurzfristigen variablen Vergütung und deutlicher Reduktion der maximal erreichbaren Vergütung vor. Der Aufsichtsrat befasste sich in seinen turnusmäßigen Sitzungen im Berichtszeitraum regelmäßig – teils unter Einbeziehung des Vorsitzenden des Beirats der DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH – mit dem Fortschritt und der Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 und hat im Dezember 2023 die im Ergebnis einer Termin- und Kostenanalyse beantragte Anpassung des Gesamtwertumfangs und des Finanzierungsrahmens genehmigt. In der jährlichen Strategiediskussion hat das Gremium mit dem Vorstand den Stand der Umsetzung der seit vier Jahren etablierten Starke-Schiene-Strategie, insbesondere vor dem Hintergrund der in den vergangenen Jahren entstandenen Herausforderungen wie z. B. der Corona-Pandemie, der Entwicklung der Energiepreise und des Ukraine-Kriegs, erörtert.

Der Aufsichtsrat hat weitere wesentliche Einzelsachverhalte beraten und die erforderlichen Beschlüsse gefasst. Hierzu gehörten im Berichtszeitraum u. a. die Investition in rollendes Material in erheblichem Umfang, insbesondere in Hochgeschwindigkeitszüge. Diskutiert und entschieden hat der Aufsichtsrat ferner Veränderungen bei Beteiligungen. Dabei hat er die Vorbereitungen einer Veräußerung von DB Schenker beraten und die Veräußerung von 100 % der Anteile der Arriva plc beschlossen. Der Aufsichtsrat hat ferner in seiner Dezembersitzung die Mittelfristplanung beraten, das Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 gebilligt und dem Abschluss einer Nachtragsvereinbarung zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III zwischen dem DB-Konzern und dem Bund zugestimmt.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG vier ständige Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu vier turnusmäßigen Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen, einer außerordentlichen Sitzung und einer Telefonkonferenz getagt und sich intensiv, in Vorbereitung der Erörterungen im Plenum des Aufsichtsrats, auf Grundlage der jeweils aktuellen Monats- bzw. Halbjahreszahlen mit der wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder befasst. Ferner hat der Ausschuss turnusmäßig die Kostenentwicklung des Großprojekts Stuttgart 21 auf Grundlage der quartalsweisen Berichterstattung des Vorstands erörtert, die jeweils von den Wirtschaftsprüfern und einem Ingenieurbüro durch einen Review begleitet wurde. Die Kostenentwicklung, insbesondere die Ergebnisse einer durchgeführten Termin- und Kostenanalyse, wurden in Vorbereitung der Befassung des Aufsichtsratsplenums ebenfalls vertieft betrachtet. Zudem wurden im Ausschuss der Risikobericht, die vorgelegte Budget- und Investitionsplanung sowie die Mittel- und Langfristplanung des DB-Konzerns ausführlich beraten. Der Ausschuss befasste sich weiter mit der Fortschreibung der Corporate Governance und des internen Kontrollsystems durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat sich regelmäßig über konzernehebliche Compliance-Themen unterrichten lassen. Der Chief Compliance Officer berichtet dort regelmäßig über seine Arbeit sowie u. a. konzernehebliche Fälle (zu den [Compliance-Instrumenten](#)  195 ff. im Zusammengefassten Lagebericht). Ebenso berichtet die Konzernrevision dem Ausschuss turnusmäßig über das Revisionsprogramm und die wesentlichen Erkenntnisse der Revisionstätigkeit. Auch lässt sich der Ausschuss regelmäßig zu wesentlichen Rechtsstreitigkeiten berichten. Zudem wurden im Ausschuss die Erteilung des Prüfungsauftrags an die Abschlussprüfer sowie der Arbeitsfortschritt der Abschlussprüfung für den Berichtszeitraum diskutiert.

Der Ausschuss hat ferner über wirtschaftlich bedeutsame Einzelsachverhalte von erheblicher Bedeutung für die Geschäfts- und Finanzsituation oder die Risikolage des DB-Konzerns, wie z. B. die Entwicklung der DB Cargo und der Sparte DB Regio Straße, den Status großer Investitionsprojekte sowie den Sachstand der Cybersecurity-Aktivitäten des DB-Konzerns, diskutiert und die vom Vorstand beantragten M&A-Entscheidungen im Vorfeld der Befassung des Aufsichtsratsplenums beraten und entsprechende Empfehlungen abgegeben.





Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in vier turnusmäßigen sowie vier außerordentlichen Sitzungen Vorstandsangelegenheiten zur Entscheidung durch den Aufsichtsrat vorbereitet. Schwerpunkt der Arbeit war die methodische Fortentwicklung der Vergütungsmethodik für die Mitglieder des Konzernvorstands, die der Aufsichtsrat im Berichtszeitraum verabschiedet hat.

Der gem. § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) verabschiedet und diesen mit Beschluss vom 16. September 2020 und erneut mit Beschluss vom 13. Dezember 2023 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat der DB AG hat sich mit der Umsetzung des PCGK 2020 im DB-Konzern befasst. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung wurden die rund 100 Empfehlungen zum größten Teil umgesetzt. Der Aufsichtsrat wird sich hiermit im Geschäftsjahr 2024 weiter befassen und den Fortgang der Umsetzung mit dem Vorstand erörtern.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss der DB AG sowie der Konzern-Abschluss und der Konzern-Lagebericht der DB AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, zum 31. Dezember 2023 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers war am 15. März 2024 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 20. März 2024 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, um-

fassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss der DB AG sowie den Konzern-Abschluss nebst Konzern-Lagebericht der DB AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Berichtsjahr geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2023 wurde gebilligt und ist damit festgestellt. Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt und über das Ergebnis ihrer Prüfung berichtet. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtszeitraum keine Veränderungen ergeben.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB AG und der verbundenen Unternehmen für ihren im Berichtsjahr geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2024

Für den Aufsichtsrat

Werner Gatzner
Aufsichtsratsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG

GRI OFFENER STAKEHOLDERDIALOG

- Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog → 29
- Dialog mit Politik und Öffentlichkeit → 29
- Dialog zu Nachhaltigkeit → 29
- Dialog mit dem DB Kundenbeirat → 31
- Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität → 31
- Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken → 31

Klare Leitlinien für den Stakeholderdialog

Wir setzen auf einen partnerschaftlichen Dialog und vertrauensvollen Umgang mit allen relevanten Stakeholdern und diskutieren offen über Erwartungshaltungen und Positionen. Grundlage aller Dialogaktivitäten ist unsere [Stakeholdercharta](#) . Sie formuliert konzernweit gültige Prinzipien für einen verantwortungsvollen Umgang zwischen dem Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) und seinen Stakeholdern.

GRI Dialog mit Politik und Öffentlichkeit

Dem DB-Konzern kommt eine wichtige Rolle bei der Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele sowie der Weiterentwicklung des Eisenbahnsystems in Deutschland und in Europa zu. Deshalb sind wir ein gefragter Dialogpartner in der öffentlichen Diskussion und suchen aktiv den Dialog mit der gesamten Branche. Wir beziehen eigene verkehrspolitische Positionen auf nationaler und internationaler Ebene und wollen mit Daten und Fakten zur Willensbildung beitragen. Politische Entscheidungen können einen erheblichen Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumsmöglichkeiten des Schienenverkehrs sowie die wirtschaftliche Entwicklung der Branche haben, z. B. über die Höhe der staatlichen Finanzierung der Schiene oder regulatorische Vorgaben. Über wesentliche Entwicklungen des politischen Umfelds informieren wir im Kapitel [Grundlagen](#)  43 ff.

Unser Kernanliegen im politischen Dialog ist es, notwendige Voraussetzungen und Rahmenbedingungen aufzuzeigen, um eine Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene und damit auch die [Ziele der Starken Schiene](#)  56 ff. zu erreichen. Die Arbeit in und mit Verbänden spielt dabei eine wichtige Rolle. In mehreren Verbänden ist der DB-Konzern als Mitglied verankert. Die nachfolgenden Mitgliedschaften haben besondere Relevanz für den politischen Dialog (in alphabetischer Reihenfolge):

- [Allianz pro Schiene \(ApS\)](#) 
- [Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister \(AGV MOVE\)](#) 
- [Community of European Railway and Infrastructure Companies \(CER\)](#) 
- [Deutsches Verkehrsforum \(DVF\)](#) 
- [Verband Deutscher Verkehrsunternehmen \(VDV\)](#) 

Über unsere Stakeholdercharta hinaus haben wir uns strenge interne Maßstäbe für die Mitwirkung an politischen Prozessen gesetzt, die konzernweit bindend als [Konzerngrundsätze Ethik – Verhaltenskodex](#)  195 ff. zusammengefasst sind. Darin ist u. a. festgelegt, dass Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter:innen, Politiker:innen sowie an Mandatsträger:innen und Kandidat:innen für politische Ämter grundsätzlich untersagt sind. Dem DB-Konzern sind keine Fälle bekannt, in denen gegen diese Vorgabe verstoßen wurde. Zum 1. Januar 2022 ist in Deutschland außerdem das Lobbyregistergesetz in Kraft getreten. Das Lobbyregister und entsprechende Regelungen auf Landes- und EU-Ebene ermöglichen es, Strukturen der Einflussnahme durch Interessenvertreter:innen auf den politischen Willensbildungs- und Entscheidungsprozess transparent nachzuvollziehen.

Dialog zu Nachhaltigkeit

TCFD

Wir tauschen uns sowohl bilateral als auch im Rahmen von Netzwerken und [Dialogformaten](#)  mit unseren [Stakeholdern](#)  [Nr. 113](#) zu Nachhaltigkeitsthemen des DB-Konzerns aus. Wir veranstalten eigene Multi-Stakeholder-Formate, wie etwa das Forum Nachhaltigkeit. Zudem führen wir eine strukturierte Umfeldbeobachtung und -analyse durch. Mittels dieser erfassen wir relevante Themen systematisch und prüfen sie auf ihre Bedeutung für das [Nachhaltigkeitsmanagement](#)  40 ff. des DB-Konzerns. Auch beantworten wir von Stakeholdern eingehende Fragen aus dem Nachhaltigkeitsbereich.

FORUM NACHHALTIGKEIT

Das einmal im Jahr in Berlin stattfindende [Forum Nachhaltigkeit](#)  des DB-Konzerns hat sich in den vergangenen Jahren als die zentrale Plattform für den Austausch über aktuelle Nachhaltigkeitsthemen fest etabliert. Das Forum Nachhaltigkeit 2023 fand am 21. September 2023 für geladene Gäste im Französischen Dom in Berlin und virtuell statt. Mit Blick auf die aktuellen Krisensituationen lautete die Leitfrage in diesem Jahr: Wie können wir Nachhaltigkeit auch in Krisenzeiten weiter voranbringen? Auf dem Podium waren Vertreter:innen des DB-Vorstands sowie hochrangige Vertreter:innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft.

Stakeholderdialog im Überblick

Stakeholder	Themen 2023	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Reisende (privat und geschäftlich)	– Einführung Deutschland-Ticket  47 – Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit – Fahrplan-, Takt- und Angebotsverbesserungen – Nachhaltigkeit / Reduzierung CO₂-Emissionen – Weiterentwicklung und Digitalisierung Ticketangebote – Neue Serviceangebote / Produktverbesserung – Neuer Schienenersatzverkehr und Baukommunikation – Ausweitung Angebote und On-Demand-Verkehre – Innovative Fahrzeugkonzepte – Fahrzeugmodernisierung / Ideenzug City	– Kundenbeirat – Online-Dialog-Plattformen / Soziale Netzwerke – Kundendialog (telefonisch, persönlich, KI-basiert / Kundenbefragungen) – Virtuelle und / oder hybride Dialogformate und Produktkonferenzen – Digitale Roadshows / Produktpräsentationen – Newsletter – Ideenwerkstätten »Züge der Zukunft« – Marktforschung / Interviews – Zukunft Nahverkehr als Dialogformat – Produktkonferenzen und -präsentationen
Geschäftskunden (Güterverkehr und Logistik)	– Entwicklung zum europäischen Bahnlogistiker – Nachhaltigkeitsaktivitäten und -ziele / Grüne Logistik – Betriebliches Kapazitäts- und Produktionsmanagement – Initiative Weiterentwicklung Produktion – Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – Digitalisierung / Automatisierung – Innovative Güterwagen – Alternative Lkw-Antriebe (Wasserstoff und Elektro)	– Direkter Kundenaustausch (u. a. Messen, Kongresse und digitale Formate) – Eigene Dialog- oder Kundenveranstaltungen – Kundenworkshops – Jährliche Kundenzufriedenheitsbefragung – Digitale Kundenplattform link2rail (E-Services für Kunden inkl. Feedback) – Soziale Netzwerke – Webinare – Videoformate, Präsentationen, Podcasts
Politik / Regulierende	– Beitrag zu Nachhaltigkeit / Klimaschutz – Infrastrukturentwicklung und -finanzierung – Hochleistungskorridore – Zukunftsbahnhöfe – Gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Deutschland-Takt – Deutschland-Ticket – Stärkung des Schienengüterverkehrs – Energiepreisbremsen, Steuern und Abgaben auf Energie – Beschleunigung von Bauprojekten – Digitalisierung	– Parlamentarische Abende – Beteiligung an Diskussionsrunden und Fachvorträgen – Beteiligung an Formaten der Bundesregierung und der Europäischen Kommission – Teilnahme an Expert:innenanhörungen im Bundestag – Veranstaltungen des europäischen Eisenbahn-Dachverbands sowie des Eisenbahnforums des Europäischen Parlaments – Eigene Veranstaltungen (z. B. Wettbewerbssymposium, Vorstellung des Wettbewerbsberichts in Brüssel)
Mitarbeitende	– Fachkräftemangel – Angespannte betriebliche Lage – Tarifverhandlungen – Umsetzung gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Steigerung Anteil Frauen in Führung – Internationale Konflikte und Krisen	– Ausbausteine der Mitarbeitenden im Rahmen der Starken Schiene – Erhebung Kulturbarmeter im Schienenverkehrsverbund Deutschland – Entwicklung von »Teamvereinbarungen zum neuen Normal« – Events und Netzwerke zum Thema Gesundheit, New Work und Diversity – Ehrenamtliches und freiwilliges soziales Engagement, z. B. »DB packt an« – Social Intranet, interne Wissensplattform und Newsletter für alle Mitarbeitenden
Investoren	– Auswirkungen Ukraine-Krieg / Inflation – Dividendenpolitik / Corona-Unterstützungsmaßnahmen – Verschuldung / Profitabilität – Wettbewerbssituation / Regulatorisches Umfeld – ESG-Performance	– Roadshows – E-Mail-Kontakte – Direkte Kontakte / One-on-ones – Investor-Relations-Internetauftritt, -Newsletter, -Präsentationen
Lieferanten	– Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) – Termintreue – Lieferantenmanagement – Hochlauf Infrastrukturprojekte – Hochleistungskorridore / Generalsanierungen – Innovation / Digitalisierung – Geschäftspartnerprüfungen – Vertrauensvolle Zusammenarbeit	– Railway Forum 2023 – Branchennetzwerk Railsponsible – Diskussionsrunden und Fachvorträge – Lieferantenbesuche – Physische und virtuelle Lieferantentage in den Produktbereichen – Lieferantenentwicklungsgespräche – Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) – Wettbewerbliche Dialoge – Dialogische Begleitung der Lieferantennachhaltigkeitsbewertungen – Innovationsworkshops
Verbände / Fachöffentlichkeit	– Infrastrukturentwicklung und -finanzierung – Gemeinwohlorientierte Infrastruktur – Hochleistungskorridore – Zukunftsbahnhöfe – Deutschland-Takt – Deutschland-Ticket – Stärkung des Schienengüterverkehrs – Energiepreisbremsen, Steuern und Abgaben auf Energie – Beschleunigung von Bauprojekten – Beitrag zu Nachhaltigkeit – Innovationen in der Mobilität und Logistik – Integrierte Mobilität	– Spitzengespräche und Fachaustausch – Mitgliedschaft in Verbandsgrêmien – Stakeholder-Events und Produktpräsentationen – Forum Nachhaltigkeit 2023 – Jahrestagung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen – Mitgliedschaft in relevanten Gremien wie der Stiftung KlimaWirtschaft und econsense – Mitgliedschaft im Deutschen Institut für Compliance – Korporative Mitgliedschaft bei Transparency International Deutschland – Aufbau digitaler Kommunikationskanäle (RegioSignale) – Railway Forum 2023

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.

GRI

Stakeholderdialog im Überblick

Stakeholder	Themen 2023	Die wichtigsten Dialog- und Kommunikationsformate
Medien	– Steigerung Arbeitgeberattraktivität/ Personalgewinnung – Ausbau digitaler Services für Kund:innen – Hochleistungsnetz/ Generalsanierung/ DB InfraGO – Ausbau Fahrzeugflotte, neue Antriebe, Instandhaltung – Nachhaltigkeit, grüne Transformation – Deutschland-Ticket – Tarifrunden mit EVG und GDL – M&A-Aktivitäten – Integrierte Mobilität	– Presse-Internetauftritt – Presseinformationen – Presse- und Fototermine, auch digitale und hybride Formate – Hintergrundgespräche, teilweise auch digital – Soziale Netzwerke – Messe Zukunft Nahverkehr

Die jeweilige Reihenfolge der Themen und Dialogformate stellt keine Priorisierung dar.

SPITZENTREFFEN MIT UMWELTVERBÄNDEN

Am 4. Oktober 2023 hat sich der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG (DBAG), Dr. Richard Lutz, mit den Umweltverbänden [Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland \(BUND\)](#), [Deutscher Naturschutzring \(DNR\)](#), [Deutsche Umwelthilfe \(DUH\)](#), [Greenpeace](#), [Naturschutzbund Deutschland \(NABU\)](#), [Verkehrsclub Deutschland \(VCD\)](#) und [World Wide Fund For Nature \(WWF\)](#) in Berlin getroffen. Dabei wurde über aktuelle Themen des DB-Konzerns, den Infrastrukturausbau, die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft sowie weitere Nachhaltigkeitsthemen diskutiert.

BEIRAT LEISERES MITTELRHEINTAL

Am 31. Oktober 2023 hat ein weiteres Treffen des Beirats Leiseres Mittelrheintal stattgefunden. Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) berichteten wir vor Ort über die Fortschritte bei der Umsetzung der dortigen Lärmschutzmaßnahmen. Weiterer Tagesordnungspunkt der Beiratssitzung war u. a. die Diskussion der Ergebnisse der Studie »Infrastrukturelle Konzeption für den Eisenbahnkorridor Mittelrhein: Zielnetz II« des BMDV. Der Beirat Leiseres Mittelrheintal setzt sich zusammen aus Bürgerinitiativen, Bundestagsabgeordneten der Region und Vertreter:innen des BMDV, der zuständigen Landesministerien aus Hessen und Rheinland-Pfalz sowie des DB-Konzerns. Er tagt jährlich in unterschiedlichen Orten im Mittelrheintal.

Dialog mit dem DB Kundenbeirat

Der DB Kundenbeirat gibt in Workshops, Umfragen und Diskussionen wichtige Impulse zu Verbesserungen von Produkten und Services. Zweimal im Jahr kommt das Gremium, das sich aus 30 Privatkund:innen zusammensetzt, zu ordentlichen Sitzungen mit DB-Vorstandsmitgliedern und DB-Manager:innen zusammen. Daneben berät und unterstützt es in zahlrei-

chen Projekten mit Kund:innenrelevanz. Auch 2023 fand die Einbindung in Präsenzterminen und digitalen Formaten statt – der DB Kundenbeirat war in unterschiedliche Projekte von DB Fernverkehr, DB Regio, DB Vertrieb und DB Netze Personenbahnhöfe eingebunden und brachte hier die direkte Perspektive der Kund:innen in die Diskussionen ein.

Brancheninitiative Runder Tisch Kapazität

Seit 2019 begleitet der DB-Konzern die durch die DB Netz AG ins Leben gerufene Brancheninitiative »Runder Tisch Kapazität«. Vertreter:innen der Schienenverkehrsbranche und von Verbänden sowie Teilnehmende von Behörden beraten kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz. 2024 ist, nach der Zusammenführung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG in der DB InfraGO AG Ende Dezember 2023, geplant, beim »Runden Tisch Kapazität« das Themenspektrum anzupassen und zu erweitern.

Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsnetzwerken GRI

- Unser Bekenntnis zum United Nations Global Compact (UNGC) unterstreichen wir mit der jährlichen Darstellung unserer Fortschritte entlang der zehn Prinzipien des UNGC. Darüber hinaus engagieren wir uns im UN Global Compact Netzwerk Deutschland (UNGCD), dem deutschen Multistakeholder-Forum zur Umsetzung und Förderung der [UNGC-Prinzipien](#) 299 sowie der [Sustainable Development Goals \(SDGs\)](#) 44.
- Wir sind Unterzeichner des [Deutschen Nachhaltigkeitskodex](#), mit dem wir unsere Stakeholder transparent über unsere Nachhaltigkeitsleistung informieren.
- Wir sind Mitglied von [econsense](#), dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft.

- Wir sind Mitglied in der [Stiftung KlimaWirtschaft](#)  und unterstützen diese in ihrem Ziel, sektorübergreifende Lösungen für die Transformation der Wirtschaft hin zur Klimaneutralität auf den Weg zu bringen.
- Wir sind Gründungsmitglied der Brancheninitiative [Rail-sponsible](#) . Die Initiative hat sich zum Ziel gesetzt, Transparenz über soziale, ökologische und sozioökonomische Auswirkungen entlang der gesamten Lieferkette zu schaffen und Lieferanten bei der Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitspraktiken zu unterstützen.
- Wir engagieren uns im Rahmen der Korruptionsbekämpfung als Mitglied bei [Transparency International](#) .

GEMEINNÜTZIGES ENGAGEMENT DER DEUTSCHE BAHN STIFTUNG

- 10 Jahre Deutsche Bahn Stiftung  32
- Bildung und Integration  32
- Berufliche Integration  33
- Das Ehrenamt stärken  33
- Sozialraum Bahnhof  33
- Hilfe für Straßenkinder  33
- Förderung der psychischen Gesundheit  33
- Humanitäre Hilfe  34
- Weihnachtsaktionen  34
- DB Museum  34

Die [Deutsche Bahn Stiftung gGmbH](#)  wurde 2013 gegründet, um gemeinnütziges Engagement und das DB Museum unter einem Dach zu bündeln. Die Deutsche Bahn Stiftung will eine chancengerechte Gesellschaft mitgestalten und den gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken. Sie verbindet Eisenbahngeschichte mit Weichenstellungen für die Zukunft. Deshalb betreibt sie das DB Museum, setzt sich für die Integration von Menschen am Rande der Gesellschaft ein und fördert ehrenamtliches Engagement.

Die Deutsche Bahn Stiftung verfolgt ausschließlich und unmittelbar ihre satzungsgemäßen gemeinnützigen Zwecke. Nicht gefördert werden Organisationen ohne Körperschaftssteuerfreistellung, Einzelpersonen, politische Parteien, religiöse Gemeinschaften und Organisationen, die bzw. deren

Mitglieder nicht nach Recht und Gesetz handeln, mit terroristischen Aktivitäten in Verbindung gebracht werden können oder auf einer Sanktionsliste geführt werden.

DEUTSCHE BAHN STIFTUNG	2023	2022	2021
Gemeinnützige Projekte	27 ¹⁾	24	33
Aufwendungen für gemeinnützige Projekte in Tsd. €	3.154 ¹⁾	3.167	2.797

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Zudem hat die Deutsche Bahn Stiftung Spenden aus dem schwerpunktübergreifenden Reaktionsbudget geleistet.

SPENDEN / in Tsd. €	2023	2022	2021
Deutsche Bahn Stiftung	206 ¹⁾	183	155

¹⁾ Vorläufiger Wert.

Die Aufwendungen für das DB Museum betrugen 2023 7,0 Mio. € (im Vorjahr: 6,6 Mio. €).

10 Jahre Deutsche Bahn Stiftung

Ihr zehnjähriges Bestehen nutzte die Deutsche Bahn Stiftung, um die Aufmerksamkeit auf gesellschaftlich relevante Themen zu richten und ihr Engagement im Rahmen der bestehenden Projekte und Schwerpunkte zu verstärken. Auf einer Sonderfahrt mit dem museumseigenen TransEuropExpress Rheingold konnten sich Partner und Stakeholder aus Politik und DB-Konzern über die Stiftungsarbeit informieren und in den Austausch treten. In diesem Rahmen konnten die Gäste auch über die Verteilung einer Jubiläumsspende auf Projekte in den Themenschwerpunkten der Stiftung mitentscheiden.

Auch die jährliche Ausschreibung der Deutsche Bahn Stiftung stellte den Bezug zum Jubiläum mit zehn Jahren für mehr Chancengerechtigkeit her. Es konnten so zum Thema »Bildungsangebote für Familien in benachteiligenden Lebenslagen« 14 gemeinnützige Projekte gefördert werden.

Bildung und Integration

Die Deutsche Bahn Stiftung macht sich gemeinsam mit der [Stiftung Lesen](#)  für die Lese- und Sprachförderung stark. Ausdruck des gemeinsamen Engagements sind der in diesem Jahr 20. bundesweite »Vorlesetag« und der jährliche »Vorlesemonitor«. Die Bildungsstudie »Vorlesemonitor 2023« gibt Aufschluss über die Vorlesepraxis in Familien, analysiert Faktoren, die dazu beitragen können, dass mehr Kindern in Familien vorgelesen wird, und zeigt Lösungen auf, wie z. B. den Einfluss der Verfügbarkeit von Lesestoff.

Ergänzend zum digitalen Angebot [einfach vorlesen!](#)  wurden 2023 zusammen mit der Stiftung Lesen nach einer Pilotphase rund 150 Kitas akquiriert, um Kita-Fachkräfte für die Sprach- und Leseförderpraxis zu befähigen. Dabei werden mehrsprachige Materialien und Bücher besonders berücksichtigt.



Im fünften Jahr stärkt die Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit der [Open Knowledge Foundation e.V.](#)  Kinder und Jugendliche im Bereich digitale Kompetenzen. So entstanden 2023 zwei weitere »Jugend hackt Labs«, die mit einem regelmäßigen kostenlosen Angebot in lokalen Werkstätten, Maker- und Hackspaces, Museen, Universitäten und anderen Orten einen Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit leisten.

Mit [Balu und Du e.V.](#)  hat die Deutsche Bahn Stiftung 2023 ein dreijähriges Skalierungsprojekt im Bereich des bundesweiten Mentoringprogramms für Grundschul Kinder aus sozioökonomisch benachteiligten Familien gestartet, um weitere Standorte aufzubauen. 18- bis 30-Jährige unterstützen im außerschulischen Bereich Kinder ein Jahr lang durch eine individuelle Patenschaft und fördern so ihre Resilienz und Selbstwirksamkeit, um die Herausforderungen des Alltags besser zu meistern.

Berufliche Integration

Im Projekt »Berufene Helden – Lernen durch Engagement für Chancen im Beruf« organisieren Schüler:innen selbst ein Projekt und eignen sich dadurch spezifische Ausbildungskompetenzen und -fähigkeiten an. Gemeinsam mit der Stiftung Lernen durch Engagement wurde dieses Leuchtturmprojekt entwickelt und 2023, nach acht Jahren, letztmalig von der Deutsche Bahn Stiftung gefördert. Die bundesweite Verbreitung und Verstetigung des Projekts nach Auslaufen der Förderung 2023 ist der Deutsche Bahn Stiftung erfolgreich gelungen.

Zusammen mit [Teach First Deutschland](#)  und [Rock Your Life!](#)  werden Jugendliche aus sozioökonomisch benachteiligten Familien unterstützt, um den Übergang in den Beruf zu schaffen. Mithilfe der Deutsche Bahn Stiftung qualifiziert Teach First hierfür seine Fellows speziell zu diesem Thema. Rock Your Life! konnte einen zweiten Standort in einer strukturschwachen Region aufbauen. Durch die Begleitung von Fellows und Mentor:innen werden Schüler:innen insbesondere bei der Berufsorientierung und Entwicklung von Ausbildungsfähigkeiten unterstützt.

Das Ehrenamt stärken

2023 haben sich zum achten Mal DB-Mitarbeitende, die sich in ihrer Freizeit in gemeinnützigen Organisationen engagieren, bei der Deutsche Bahn Stiftung um Förderung beworben. So wurden 212 Projekte und anlässlich des zehnten Jubiläums der Deutsche Bahn Stiftung zusätzliche zehn Jubiläumsprojekte gefördert. Die Deutsche Bahn Stiftung unterstützte 2023 letztmalig als einer von drei Hauptförderern den Deutschen Engagementpreis, den Dachpreis für bürgerschaftliches Engagement in Deutschland.

Sozialraum Bahnhof

Die Deutsche Bahn Stiftung arbeitet eng mit dem Verein Bahnhofsmision Deutschland und den rund 100 Bahnhofsmissionen zusammen, um neben der kurzfristigen Zusammenarbeit in Krisensituationen längerfristige Projekte für hilfsbedürftige Menschen im Bahnhofsumfeld durchzuführen.

Das am Berliner Hauptbahnhof gemeinsam entwickelte Projekt »Mutmacher:innen am Bahnhof« wird als Qualifizierungsprogramm für Mitarbeitende der Bahnhofsmissionen bundesweit ausgerollt. Mittlerweile sind 45 Mutmacher:innen an 26 Bahnhöfen ausgebildet worden, um Menschen mit psychosozialen Problemlagen eine qualifizierte Beratung anzubieten.

Ein neues Projekt der Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit den Bahnhofsmissionen zur Förderung digitaler Teilhabe für Gäste der Bahnhofsmissionen trägt dazu bei, den Zugang für bildungsbenachteiligte, sozial ausgegrenzte und armutsbetroffene Menschen zu einer immer digitaler werdenden Gesellschaft zu verbessern. Fünf Bahnhofsmissionen starteten im Juni 2023 ihr zweijähriges Modellprojekt.

Seit 2014 unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung in der Nähe des Berliner Hauptbahnhofs eine Ambulanz, in der Menschen anonym und ohne Krankenversicherung ganzjährig und kostenlos niedrigschwellige medizinische Versorgung erhalten.

Hilfe für Straßenkinder

Zusammen mit der bundesweit tätigen [Off Road Kids Stiftung](#)  und mithilfe der Online-Plattform [sofahopper.de](#)  können von Obdachlosigkeit bedrohte Jugendliche auf eine qualifizierte und überall in Deutschland erreichbare Anlauf- und Beratungsstelle zurückgreifen. Jugendliche können hier anonym mit Streetworker:innen über Probleme sprechen und Hilfe erhalten.

Förderung der psychischen Gesundheit

Die Deutsche Bahn Stiftung setzt sich für die Entstigmatisierung der Volkskrankheit Depression in der Gesellschaft ein und ermöglicht Hilfsangebote für Betroffene. Zusammen mit der [Stiftung Deutsche Depressionshilfe und Suizidprävention](#)  unterstützt sie das in rund 80 Städten und Regionen wirkende Deutsche Bündnis gegen Depression. Die gemeinsame jährliche Studie Deutschland-Barometer Depression untersuchte 2023 das Schwerpunktthema »Depression und Einsamkeit«. In Kooperation mit der Stiftung Achtung!Kinderseele und dem Kinder- und Jugendwerk Die Arche in Hamburg lernten Arche-Mitarbeitende, psychische Belastungen und Erkrankungen bei Kindern zu erkennen und Hilfestellungen zu leisten. Ziel



ist es, diese Fortbildungsreihe an allen Arche-Standorten durchzuführen. Die Deutsche Bahn Stiftung fördert dieses Projekt, um die anhaltenden negativen Folgen der Corona-Pandemie für die psychische Gesundheit von Kindern und Jugendlichen abzumildern.

Die Präventions- und Früherkennungsinitiative »Meister von Morgen – seelisch gesund durch die Ausbildung« der Stiftung Achtung!Kinderseele wird von der Deutsche Bahn Stiftung beim bundesweiten Ausbau des Angebots unterstützt. Das Umfeld von Auszubildenden soll dadurch für psychische Erkrankungen sensibilisiert werden. Zusätzlich wurden bereits sechs von neun E-Learning-Modulen entwickelt, die sich direkt an Auszubildende richten.

Humanitäre Hilfe

Nach dem schweren Erdbeben in der Türkei und in Syrien im Februar 2023 hat die Deutsche Bahn Stiftung im Rahmen ihrer internationalen humanitären Nothilfe sofortige Hilfe geleistet. Zusammen mit dem Bündnis Entwicklung Hilft und den Bündnismitgliedern Misereor e. V. und Oxfam erhielten vom Erdbeben betroffene Menschen in Aleppo und Hama dringend benötigte Hilfsgüter, u. a. Matratzen, Decken, Lebensmittel, Heizmaterial, Medikamente, Hygieneartikel, Milch, Windeln und Kleidung.

In Aleppo wurde die Wiederherstellung der Wasserversorgung unterstützt. So konnten durch die Bereitstellung von zwei Generatoren zwei Wasserpumpstationen wieder in Betrieb genommen werden. Zudem wurden Hygienesets an rund 1.000 Personen verteilt.

In Afghanistan unterstützt die Deutsche Bahn Stiftung zusammen mit dem Bündnis Entwicklung Hilft, dem Bündnismitglied DAHW Deutsche Lepra- und Tuberkulosehilfe e. V. (DAWH) sowie der lokal tätigen Partnerorganisation Afgha-nischer Frauenverein e. V. ein Nothilfeprogramm für Mädchen, Frauen und Familien. Das Programm ermöglichte kostenlosen Zugang zu Bildung und verbesserte die Schulinfrastruktur im ländlichen Afghanistan.

Weihnachtsaktionen

Bereits zum fünften Mal erfüllte die Deutsche Bahn Stiftung in der Weihnachtszeit mit dem Projekt »Wunscherfüller:in«, zusammen mit DB-Mitarbeitenden, gemeinsam Wünsche und schenkte somit rund 4.200 bedürftigen Menschen bundesweit Freude.

Zur Verstärkung des Projekts »Wunscherfüller:in« konnten im Jubiläumsjahr Kinderwünsche nach Bildung und nachhaltiger Lebensverbesserung über Deutschland hinaus, zusammen mit Unicef Deutschland e. V./Supply Division, in Krisen- und Katastrophengebieten erfüllt werden. »Schulkisten« mit u. a. Schulmaterial, Tafeln, Lern- und Freizeitkits und Rucksäcke für den Unterricht erreichten Kinder in Nigeria und der Zentralafrikanischen Republik.

DB Museum

Die Deutsche Bahn Stiftung betreibt das [DB Museum](#)  mit seinen Standorten in Nürnberg, Koblenz und Halle (Saale), die auch von ehrenamtlichen Mitarbeitenden unterstützt werden. Das bereits 1882 gegründete Museum ist das älteste Eisenbahnmuseum der Welt und verfolgt den Zweck, die Geschichte des Eisenbahnwesens in Deutschland zu erschließen, zu sammeln, darzustellen und zu vermitteln. Dazu pflegt es eine der mit rund 600 Lokomotiven und Wagen weltweit größten Fahrzeugsammlungen sowie die wohl ältesten und umfangreichsten Sammlungen an Archivalien, Objekten, Film- und Fotobeständen zur deutschen Eisenbahngeschichte.

2023 verlief für das DB Museum wieder sehr erfolgreich. Über 220.000 Gäste besuchten die drei Standorte des Museums, davon allein 190.000 das Haupthaus in Nürnberg. Damit wurden die Vor-Corona-Zahlen in fast allen Häusern erreicht oder übertroffen. Die guten Ergebnisse sind auch Folge eines Nachholeffekts nach der Pandemie. Zudem erfuhr das Ausstellungs- und Veranstaltungsprogramm 2023 eine außergewöhnliche Resonanz. So erwies sich die Ausstellung FUTURAILS mit über 60.000 Gästen als eine der erfolgreichsten Sonderschauen der Museumsgeschichte. Auch viele Veranstaltungen haben sich sehr erfreulich entwickelt. Im Außenstandort Koblenz konnten die Kapazitäten für die Instandhaltung historischer Fahrzeuge erfolgreich ausgebaut werden. Die erstmals ab Nürnberg angebotenen Sonderfahrten mit dem museumseigenen TransEuropExpress Rheingold waren innerhalb weniger Stunden ausverkauft und werden in den nächsten Jahren wiederholt.

Zusammen- gefasster Lagebericht

36	Überblick
37	DB-Konzern
43	Grundlagen
52	Starke Schiene
59	Produktqualität und Digitalisierung
70	Grüne Transformation
85	Mitarbeitende
103	Geschäftsverlauf
121	Entwicklung der Geschäftsfelder
175	Deutsche Bahn AG (HGB)
180	Chancen- und Risikobericht
191	Governance
212	Nachtragsbericht
213	Prognosebericht

ÜBERBLICK

Wichtige Ereignisse —→ 36

Wichtige Ereignisse

ZUSÄTZLICHE MITTEL FÜR DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR

Die Bundesregierung beabsichtigt, in den kommenden Jahren erhebliche zusätzliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren. Sie hat sich mehrfach dazu bekannt, zusätzlichen Investitionsbedarf für die Schiene zu decken, u. a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut  46f., die ganz überwiegend für Investitionen in die Schieneninfrastruktur genutzt werden. Die höhere Förderung wird 2024 beginnen. Um bei den dringend erforderlichen Maßnahmen keine Zeit zu verlieren, sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) 2023 mit Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen in Vorleistung getreten, die gleichfalls dem Erhalt der Schienenwege dienen. Diese Vorleistungen sollen durch Bundesmittel abgelöst werden. Als weiteren Finanzierungsbaustein hat die Bundesregierung Ende 2023 angekündigt, bis 2029 insgesamt 20 Mrd. € über Eigenkapitalerhöhungen bereitzustellen.

UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Am 27. Dezember 2023 wurde die rückwirkende Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die bisherige DB Netz AG zur neuen DB InfraGO AG durchgeführt.

Die DB InfraGO AG soll die Zukunft der deutschen Eisenbahninfrastruktur gestalten und verfolgt das Ziel, diese aus einer Hand wieder zu einem leistungsfähigen und attraktiven System zu entwickeln.

EINFÜHRUNG DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket  47 wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Das Ticket ist in digitaler Form erhältlich und wird in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten. Das Deutschland-Ticket kann deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen wie z. B. RB-, RE-, S-Bahn-Zügen und zusätzlich in den öffentlichen Verkehrsmitteln

wie Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen etc. der teilnehmenden Landestarife, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen gem. Geltungsbereich und gem. deren Bedingungen für beliebig viele Fahrten genutzt werden. Eine erste Zwischenbilanz zum Deutschland-Ticket zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung. DB Regio verzeichnete seit Einführung des Deutschland-Tickets zwischen Mai und Dezember 2023 einen monatlichen durchschnittlichen Reisendenzuwachs von rund 16 % im Vergleich zu den beiden Monaten vor Einführung des Deutschland-Tickets.

TARIFVERHANDLUNGEN

Die Tarifrunde 2023 zwischen dem DB-Konzern und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist am 26. Juli 2023 mit einer Einigung  93 im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens zu Ende gegangen. Die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)  93 begannen am 9. November 2023. Eine Einigung konnte bis zum Redaktionsschluss des Integrierten Berichts noch nicht erzielt werden.

I SQUARED UND DEUTSCHE BAHN UNTERZEICHNEN KAUFVERTRAG FÜR DB ARRIVA

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) und I Squared Capital, ein weltweit führender Infrastruktur-Investor, haben eine Vereinbarung über den Verkauf von DB Arriva an I Squared unterzeichnet. Die Transaktion wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen werden, vorbehaltlich der üblichen Vollzugsbedingungen.

VERKAUFSPROZESS FÜR DB SCHENKER GESTARTET

Der Aufsichtsrat der DB AG hat dem Vorstand den Auftrag erteilt, einen möglichen Verkauf von bis zu 100 % der Anteile von DB Schenker zu prüfen und vorzubereiten. Ende 2023 hat der DB-Konzern einen offenen und diskriminierungsfreien Prozess zur Veräußerung der Anteile gestartet. Erlöse aus einem Verkauf von DB Schenker sollen dem Beschluss des Aufsichtsrats zufolge vollständig im DB-Konzern verbleiben und u. a. zu einer deutlichen Entschuldung des DB-Konzerns beitragen.



DB-KONZERN

Organisationsstruktur → 37

Geschäftsmodell → 38

Nachhaltigkeitsmanagement → 40

GRI Organisationsstruktur

Die DB AG ist die Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Sie ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und verfügt dementsprechend über eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat. Alleiniger Eigentümer ist die Bundesrepublik Deutschland. Die Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand 28 sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Der DB-Konzern ist ein führender Anbieter im Bereich Mobilität und Logistik. Im Wesentlichen besteht der DB-Konzern aus dem Systemverbund Bahn sowie den zwei internationalen Großbeteiligungen DB Schenker und DB Arriva. In unseren relevanten Märkten nehmen wir mit unseren nationalen und internationalen Dienstleistungen führende Marktpositionen ein. Mit rund 33.000 km Länge betreiben wir das längste Schienennetz Europas. Wir sind auch einer der größten Energieversorger Deutschlands.

- Der Systemverbund Bahn umfasst unsere Personenverkehrsaktivitäten in Deutschland, unsere Schienengüterverkehrsaktivitäten, die operativen Serviceeinheiten sowie die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU).
- Strategisch relevante Beteiligungen werden als Finanzbeteiligungen geführt. 2023 haben wir eine Vereinbarung über den Verkauf von DB Arriva 106 unterzeichnet. Ein Verkauf von DB Schenker 36 wird ergebnisoffen vorbereitet.

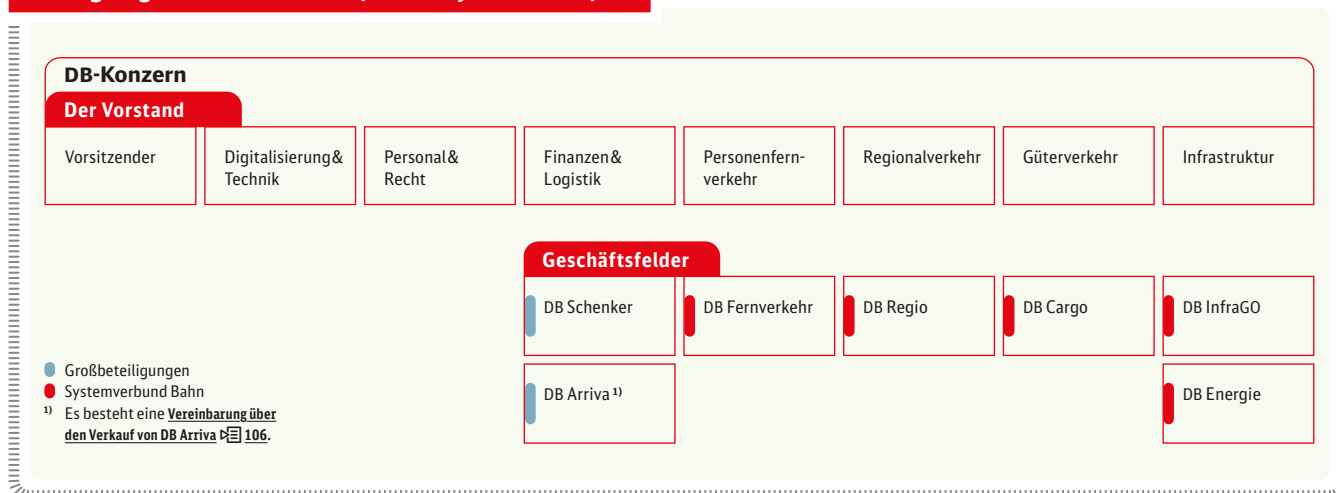
Der DB-Konzern, mit Sitz der Konzernleitung in Berlin, beschäftigt rund 292.000 Mitarbeitende (ohne DB Arriva). Die DB AG führt alle Geschäftsfelder in der Funktion einer operativen Managementholding und unterstützt die Geschäftsfelder durch diverse zentrale Gruppenfunktionen (u. a. Recht, Konzernentwicklung, Bilanzen, Steuern, Versicherungen sowie Finanzen und Treasury) sowie administrative Serviceeinheiten 163 ff. Zudem erbringen operative Serviceeinheiten 163 ff. als rechtlich selbstständige Beteiligungen der DB AG primär Leistungen für interne Kunden. Dazu gehören u. a. die DB Systel GmbH, die DB Sicherheit GmbH, die DB Services GmbH und die DB Kommunikationstechnik GmbH.

Der DB-Konzern fokussiert sich mit der Strategie Starke Schiene 52 ff. auf die Geschäftstätigkeit des Systemverbunds Bahn. Unser elementares Anliegen ist die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Hierfür setzen wir auf einen integrierten Betrieb von Verkehr und Eisenbahninfrastruktur, die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger sowie die Zusammenarbeit in deutschen und europäischen Netzwerken. Als Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene hat die Steigerung der Betriebsqualität und perspektivisch der Kapazität oberste Priorität.

Zur Erreichung dieser Ziele haben wir den Infrastrukturbereich neu aufgestellt und die Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG innerhalb des DB-Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktureinheit DB InfraGO 144 verschmolzen. Die DB InfraGO AG bleibt Teil des DB-Konzerns.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des DB-Konzerns sind rechtlich selbstständige Gesellschaften mit separaten Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen und erfüllen damit alle Entflechtungsvorgaben des europäischen und des nationalen Rechts. Zudem besteht eine sog. funktionale Entflechtung, die unabhängige Entscheidungen der

Organigramm DB-Konzern (Stand 1. Januar 2024)



Marktpositionen

Personenverkehr

2 Nr.2 im Personenverkehr in Europa¹⁾ / auf Umsatzbasis

1. Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF)
2. **DB-Konzern**
3. Transdev
4. RATP
5. First Group

1 Nr.1 im Schienenpersonen-nahverkehr in Deutschland / auf Basis Zugkilometer

1. **DB-Konzern**
2. Transdev
3. Ferrovie dello Stato (FS)
4. NS
5. BeNex

Güterverkehr und Logistik

1 Nr.1 im Schienengüter-verkehr in Europa / auf Basis tkm

1. **DB Cargo**
2. Rail Logistics Europe²⁾
3. Rail Cargo Group
4. PKP Cargo
5. Mercitalia Rail

1 Nr.1 im europäischen Landverkehr / auf Umsatzbasis

1. **DB Schenker**
2. Dachser
3. DSV
4. DHL
5. Kuehne + Nagel

4 Nr.4 in der weltweiten Luftfracht / auf Basis t

1. Kuehne + Nagel
2. DHL
3. DSV
4. **DB Schenker**
5. UPS

5 Nr.5 in der weltweiten Seefracht / auf Basis TEU

1. Kuehne + Nagel
2. Sinotrans
3. DHL
4. DSV
5. **DB Schenker**

5 Nr.5 in der weltweiten Kontraktlogistik / auf Umsatzbasis

1. DHL
2. Kuehne + Nagel
3. Expeditors
4. DSV
5. **DB Schenker**

¹⁾ Nur Schienen- und Straßenverkehrsunternehmen; zum Teil inkl. Umsätzen außerhalb von Europa.

²⁾ Ehemals Fret SNCF. Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäftsberichten und Angaben des Bundesverbands SchienenNahverkehr (BSN). Marktpositionen beziehen sich auf das Kalenderjahr 2022.

DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) zu Infrastrukturzugang und -entgelten gewährleistet. Verlässlichkeit und Stabilität sind Basis einer hohen Qualität der Infrastruktur. Wesentlicher Eckpfeiler für ein profitables Geschäft ist die nachhaltige Finanzierung der Infrastruktur. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)  273f. leistet dabei einen wesentlichen Beitrag, um den Erhalt des Bestandsnetzes zu sichern. Die LuFV wird zur Leistungsvereinbarung InfraGO (LV InfraGO) weiterentwickelt.

GRI Geschäftsmodell

Der DB-Konzern bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen und -netzwerke aus einer Hand. Dafür nutzen wir gezielt die Potenziale digitaler Technologien, um unsere operativen und administrativen Prozesse zu verbessern, unsere Angebote für die Kunden stetig weiterzuentwickeln sowie neue Services

zu integrieren und Vereinfachungen an der Kundenschnittstelle zu erreichen. Der Systemverbund Bahn stellt den wesentlichen Kern unserer Geschäftsaktivitäten dar. Zudem entwickeln wir sukzessive unser Geschäftsportfolio im Bereich Mobilität und Logistik weiter, um Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden.

- Unsere Aktivitäten im Personenverkehr sind breit aufgestellt. Sie umfassen neben Bus- und Schienenverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsmitteln wie dem Auto und dem Fahrrad, aber auch mit neuen Mobilitätsformen, die in Ergänzung zum Kerngeschäft Tür-zu-Tür-Mobilität ermöglichen. Schienenpersonenfernverkehr bieten wir innerhalb Deutschlands und in die Nachbarländer an.
- Unsere Geschäftsaktivitäten im Güterverkehrs- und Logistikmarkt haben wir frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt. DB Cargo und DB Schenker sind dabei überwiegend im Business-to-Business-Geschäft tätig. Im europäischen Schienengüterverkehr und im weltweiten Landverkehr, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der globalen Kontraktlogistik bieten wir unseren Kunden industriespezifische Lösungen an. Durch die Abdeckung aller relevanten Verkehrsträger sind wir in der Lage, komplexe kombinierte Logistikdienstleistungen anzubieten und damit im Interesse unserer Kunden Synergien aus unseren Netzwerken zu gewinnen.

Als Betreiber von Netzwerken und Anbieter von Leistungen im Personenverkehr, im Bereich Güterverkehr und Logistik sowie in der Schieneninfrastruktur wird unser wirtschaftlicher Erfolg von dem allgemeinen konjunkturellen Umfeld und den Entwicklungen auf den relevanten Märkten beeinflusst:

- Die Nachfrage im Personenverkehr wird im Wesentlichen von der Bevölkerungsgröße, dem Wachstum der Metropolen, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen bestimmt. Die relative Wettbewerbssituation mit dem Pkw wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst.
- Im Bereich Güterverkehr und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung ab. Aufgrund unserer weltweiten Netzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-Bruttoinlandsprodukts (BIP) und des Welthandels v. a. das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, in denen wir über hohe Marktanteile verfügen bzw. in denen mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Marktübliche Frühwarnindikatoren zum Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das Marktumfeld von DB Cargo wird in besonderem Maße durch die industrielle Produktion beeinflusst. Darüber hinaus steigt die Bedeutung grenzüberschreitender Verkehre innerhalb Europas.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten sowie unseren Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich i. d. R. durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung der Netzwerke, das systematische Entwickeln und Integrieren sowie das ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns. Die Sicherstellung und Verbesserung der Servicequalität für unsere Kunden steht dabei im Zentrum unserer Aktivitäten. Durch den Ausbau unserer Angebote, insbesondere auch digitaler Dienstleistungen und Kundenbindungsprogramme sowie die Integration neuer Mobilitätsformen und intelligente Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wollen wir zusätzliche Kunden gewinnen, um hierüber steigende Volumina und Skaleneffekte realisieren zu können.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die Marktanteile messen wir i. d. R. anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

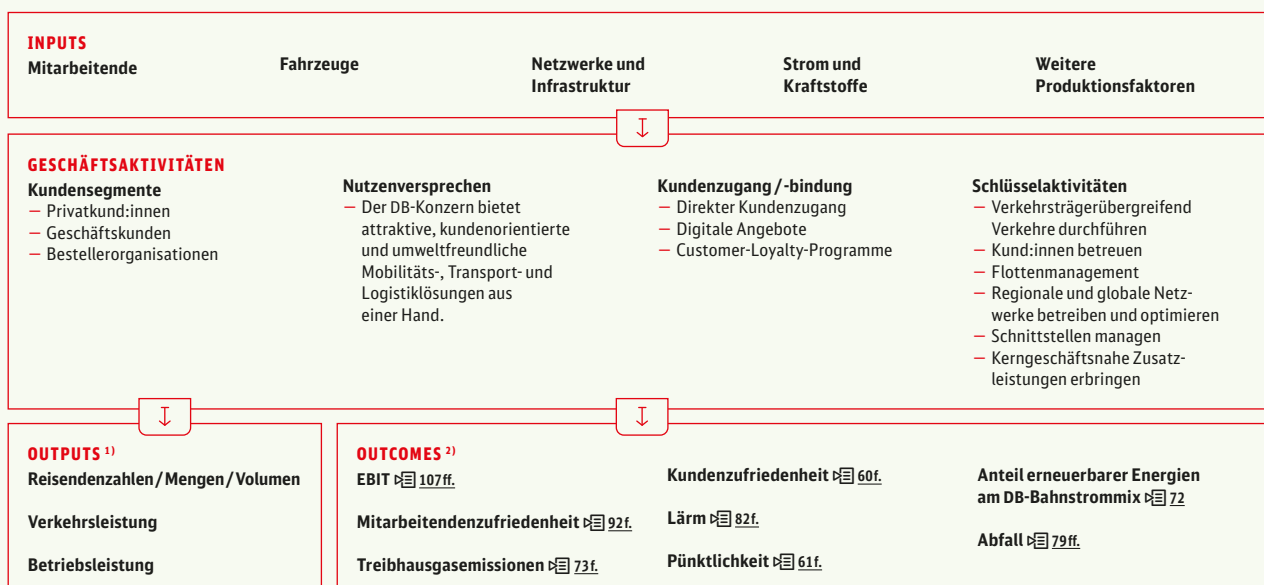
Mit unseren nationalen und internationalen Tochtergesellschaften sind wir als DB-Konzern im Güterverkehr und im Bereich Spedition und Logistik tätig. Unser umfassendes Leistungsportfolio ermöglicht es uns, unseren Kunden Leistungen kombiniert aus einer Hand anzubieten.

Bei DB Regio hat der **Auftragsbestand** 132f. in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung. Auch in der Sparte Kontraktlogistik von DB Schenker bestehen mehrjährige Vertragsbeziehungen mit Kunden.

Die Entwicklung des DB-Konzerns wird maßgeblich von fünf Erfolgsfaktoren getragen, die zentrale Bestandteile unseres Geschäftsmodells sind.

- **Gesellschaftliche Verantwortung:** Als bundeseigener Anbieter von Mobilitäts- und Logistiklösungen trägt der DB-Konzern eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes. Als Rückgrat der grünen und vernetzten Mobilität und Logistik von morgen erfüllt die Schiene eine Schlüsselfunktion für Deutschland: Sie hilft, die Klimaschutzziele zu erreichen, sie fördert Teilhabe und Lebens-

Geschäftsmodell DB-Konzern



¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

²⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

qualität der Menschen und stärkt den Wirtschaftsstandort sowie Menschen und Wirtschaft. Kurzum: Von einer starken Schiene profitiert die ganze Gesellschaft. Wir richten unsere Geschäftstätigkeit konsequent auf die Realisierung der Starken Schiene aus und priorisieren unsere Aktivitäten entlang des Wertbeitrags dazu.

- **Unternehmerische Ausrichtung:** Im Zuge der Bahnreform richtete sich der DB-Konzern als Wirtschaftsunternehmen aus. Hier sind insbesondere der Aufbau einer modernen und effizienten Organisation sowie die Verankerung einer wertorientierten Unternehmensführung zu nennen.
- **Integrierter Konzern:** Als Systemintegrator in Deutschland optimieren wir das Rad-Schiene-System im Ganzen. Dabei erfüllen wir eine wichtige technologische Treiberfunktion. Der Konzernverbund erlaubt es uns, positive Synergien zu realisieren, und ermöglicht die Ausrichtung der Infrastruktur auf Effizienz, Marktbedarf und Wirtschaftlichkeit. Die Digitalisierung der Schiene kann im Systemverbund erfolgreich entwickelt und realisiert werden. Auch unsere Kunden profitieren vom integrierten Konzern. Durch die ökonomisch, ökologisch und technologisch intelligente Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel bieten wir unseren Kunden Tür-zu-Tür-Mobilitäts- und -Logistiklösungen aus einer Hand.
- **Wirkungsfeld Europa:** Als geografisches und wirtschaftliches Herz Europas hat Deutschland eine besondere Verantwortung für die Zukunft des Kontinents. Wegen der Bedeutung der Starken Schiene für Europa bleibt Europa unser Wirkungsfeld im Güterverkehr- und im grenzüberschreitenden Personenverkehr.
- **Digitalisierung:** Wir nutzen die Technologien und Methoden der Digitalisierung, um Kunden attraktive Produkte anzubieten. Das bedeutet, dass wir auf der einen Seite neue Verkehrsangebote wie On-Demand-Mobilität in unser Produktportfolio integrieren und auch Plattformen an unseren Kundenschnittstellen etablieren. Auf der anderen Seite unterstützen wir unsere internen Prozesse mit Technologien wie künstlicher Intelligenz (KI), um mit effizienten Prozessen dem Kunden auch weiterhin ein angemessenes Preisniveau anbieten zu können. Auch der Güterverkehr auf der Schiene wird durch die Automatisierung und Digitalisierung attraktiver, zum Beispiel durch die Digitale Automatische Kupplung (DAK) [138ff.](#)

Nachhaltigkeitsmanagement

 TCFD

Das Thema Nachhaltigkeit mit seinen Ausprägungen in den Dimensionen Umwelt, Soziales und Governance hat einen hohen Stellenwert im DB-Konzern. Insbesondere die Bedeutung von Klimaschutz, aber auch von sozialen Themen wie Mitarbeitendenzufriedenheit oder Anteil von Frauen in

Führung, spiegelt sich auch in der Verankerung in der Strategie Starke Schiene [52ff.](#) wider. Die Verantwortung für das Thema Nachhaltigkeit – und somit auch für klimabedingte Chancen und Risiken [188f.](#) – obliegt dem Chief Sustainability Officer (CSO). Das Amt wird vom Vorsitzenden des Vorstands (CEO) der DB AG ausgeübt. Die Perspektive des CSO ist damit bei allen wichtigen Konzernentscheidungen in einer sehr zentralen Rolle eingebunden. Auch im Hinblick auf klimarelevante Entscheidungen war der CEO in seiner Doppelfunktion maßgeblich an der Entwicklung der Strategie Starke Schiene beteiligt. Der CEO ist ebenfalls für Compliance-Themen verantwortlich. Die Verantwortung für Mitarbeitenden-Themen liegt beim Vorstandsmitglied für Personal und Recht und für Arbeitssicherheits-Themen beim Vorstandsmitglied für Digitalisierung und Technik. 2023 hat der Vorstand z. B. die Hinterlegung des Klimaschutzziels mit Treibhausgasminderungspfaden [71ff.](#) beschlossen.

Die übergreifende Koordination konzernweiter Nachhaltigkeitsthemen obliegt der zentralen Organisationseinheit Nachhaltigkeit und Umwelt. Die Leitung Nachhaltigkeit und Umwelt ist die höchste Funktion mit Zuständigkeit für nachhaltigkeitsrelevante Themen unterhalb des Vorstands und berichtet direkt an den CEO. Die inhaltliche Verantwortung für fachspezifische Nachhaltigkeitsthemen obliegt den jeweiligen Fachabteilungen. Wesentliches Ziel ist es, die grüne Transformation [70ff.](#) und die soziale Verantwortung [41f.](#) des DB-Konzerns voranzutreiben und in diesem Rahmen sukzessive alle Produkte, Dienstleistungen und Betriebsabläufe nachhaltiger zu gestalten. Zu den spezifischen Aufgaben gehören u. a. die Definition der integrierten Nachhaltigkeitsstrategie, der damit verbundenen konzernweiten Ziele und Kennzahlen, deren Planung und Monitoring sowie die Planung, Steuerung und Durchführung von konzernweiten Transformationsprojekten. Daraus werden Handlungsempfehlungen bzw. -vorgaben für den DB-Konzern inkl. der Geschäftsfelder und Serviceeinheiten abgeleitet. Diese tragen die Umsetzungsverantwortung für die Ziele, Strategien und Maßnahmen.

Die inhaltliche Verantwortung für weitere Nachhaltigkeitsthemen obliegt den jeweiligen Vorstandsressorts bzw. den Geschäftsfeldern.

Die Compliance-Tätigkeit [195ff.](#) in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung wahrgenommen.

Mitarbeitenden-Themen [85ff.](#) werden in der Konzernleitung von den HR-Gruppenfunktionen unterstützt. Die konzernweite Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern. Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes sind nicht zentral aufgesetzt, sondern in die Geschäftstätigkeit integriert und innerhalb der Managementsysteme der DB-Gesellschaften berücksichtigt.

Übergreifend nutzen wir verschiedene Umfeldbeobachtungstools, mit denen wir Entwicklungen im Nachhaltigkeitsbereich, insbesondere laufende Umweltgesetzgebungsverfahren, kontinuierlich analysieren. Unser Nachhaltigkeitsradar ist ein Kernprozess der Strategiedefinition. Daneben veröffentlichen wir einen regelmäßigen Newsletter, der die aktuellen technischen und regulatorischen Entwicklungen zusammenfasst. Die Nutzung der Umfeldbeobachtungstools, die Teilnahme an **ESG-Ratings und -Rankings** 42 sowie unsere Mitarbeit in nationalen und internationalen (**Nachhaltigkeits-Netzwerken** 31f. gewährleisten, dass Trends und Treiber sowie Chancen und Risiken im Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt, inkl. Klimaschutz und Klimaresilienzmanagement, für den DB-Konzern beobachtet sowie strategisch und fachlich bewertet werden. Somit ist der konzernweite Zugang zu Fachwissen für Nachhaltigkeits- und Umwelt- einschließlich Klimaschutzthemen sichergestellt.

Die Themen Nachhaltigkeit und Umwelt haben hohe Priorität im Rahmen der Strategie Starke Schiene. Der Aufsichtsrat wird quartalsweise im sog. AR-Lagebericht über den aktuellen Status der Nachhaltigkeitsleistungen informiert. Der Vorstand wird monatlich informiert. Der Leistungsstand bei der **Treibhausgasreduzierung** 72ff., beim **Lärmschutz** 82f. und beim **Ressourcenschutz** 79ff. wird im Rahmen von unterjährig regelmäßig stattfindenden Performance Review Meetings überprüft, an denen Mitglieder des Vorstands und der Geschäftsfeldleitungen teilnehmen. Der CEO wird zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen durch regelmäßige Briefings und monatliche Jours fixes mit der Leitung des Bereichs Nachhaltigkeit und Umwelt informiert.

Über die Compliance-Risiken wird der Vorstand unterjährig regelmäßig durch den Chief Compliance Officer (CCO) über den Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert. Zudem erhält der Vorstand einen kompakten Jahresbericht Compliance. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten und Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt. Der CCO berichtet zudem mindestens einmal pro Quartal in dem vom Aufsichtsrat gebildeten Prüfungs- und Compliance-Ausschuss zu Compliance-Themen, einschließlich konzernerheblicher sowie kritischer Themen.

NACHHALTIGKEIT IN DER VERGÜTUNG

Die Ausgestaltung der **variablen Vergütung von Vorstandsmitgliedern** 207ff., **leitenden Angestellten sowie von weiteren Mitarbeitendengruppen** 96f. im DB-Konzern ist ganz wesentlich an Nachhaltigkeitszielen mit dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrswende und daraus resultierend einer spürbaren CO₂e-Reduzierung

des DB-Konzerns und im Verkehrssektor in Deutschland im Einklang mit den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung ausgerichtet:

- In der langfristigen variablen Vergütung (Long-term Incentive; LTI) der Vorstandsmitglieder und leitenden Angestellten mit einer LTI-Zusage sind ein Ziel für den Ausbau des Anteils erneuerbarer Energien im Bahnstrommix (ab 2024 zur Reduzierung der absoluten Treibhausgasemissionen im Systemverbund Bahn) und Mengenziele für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung auf die Schiene als maßgebliche Faktoren enthalten. Die Erreichung dieser Ziele ist der wesentliche Hebel sowohl für eine Reduzierung der CO₂e-Emissionen des DB-Konzerns als auch für eine CO₂e-Reduzierung im Verkehrssektor in Deutschland insgesamt.

LTI-Zusammensetzung



- Darüber hinaus enthält auch die kurzfristige variable Vergütung (Short-term Incentive; STI) der Vorstandsmitglieder, leitenden Angestellten und weiteren Mitarbeitendengruppen an den strategischen **Starke-Schiene-Zielen** 56ff. ausgerichtete Kennzahlen für eine nachhaltige Verkehrsverlagerung (Kundenzufriedenheit und Pünktlichkeit) sowie für Mitarbeitendenzufriedenheit und den Ausbau des Anteils von Frauen in Führung als maßgebliche Komponenten. Zudem wird die persönliche Leistung, bzw. für die variable Vergütung (Jahresabschlussleistung) der Tarif-Arbeitnehmenden die Reduzierung der CO₂e-Emissionen der Eisenbahn in Deutschland, als weitere Komponente mitberücksichtigt.

STI-Zusammensetzung



Details zur Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im **Vergütungsbericht** 207ff. dargelegt.

SOZIALE VERANTWORTUNG

Mit weltweit über 292.000 Mitarbeitenden (ohne DB Arriva), rund 1,8 Milliarden Reisenden pro Jahr und zahlreichen Partnern nimmt der DB-Konzern einen zentralen Platz in der Gesellschaft ein. Neben ökologischen und ökonomischen Aspekten ist somit auch das Engagement für soziale Themen integraler Bestandteil unseres ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes.

Unsere soziale Verantwortung drückt sich in vier Haltungen aus, die unser tägliches Handeln leiten und als Grundlage für vielfältige Aktivitäten auf allen Ebenen des DB-Konzerns dienen:

- **Förderung eines guten Miteinanders:** Als einer der größten Konzerne in Deutschland tragen wir Verantwortung für zahlreiche Menschen. Wir streben danach, uns stets fair und verantwortungsbewusst gegenüber unseren Mitmenschen zu verhalten. Als Arbeitgeber legen wir besonders Wert auf gute [Arbeitsbedingungen](#) 93 ff., [lebensbegleitendes Lernen](#) 89 ff. und ein effektives [Gesundheitsmanagement](#) 97 ff. Auch die Gewährleistung von [Sicherheit](#) 67 ff. und Unversehrtheit unserer Mitarbeitenden und Kund:innen sind ein wichtiges Schwerpunktthema. Weitere wichtige Themen, über die wir uns für ein verantwortungsbewusstes, faires Miteinander mit Dritten engagieren, sind u. a. [Compliance](#) 195 ff., [Datenschutz](#) 199 ff. und [nachhaltige Lieferketten](#) 119 f.
- **Wahrnehmung gesellschaftlichen Engagements:** Als wichtiger Akteur in der Gesellschaft engagieren wir uns über unsere Geschäftstätigkeit hinaus für das Gemeinwesen. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die unabhängige [Deutsche Bahn Stiftung](#) 32 ff. Darüber hinaus engagiert sich auch der DB-Konzern in vielfältiger Weise für gesellschaftliche Anliegen, z. B. in Form von humanitärer Soforthilfe in Krisensituationen.
- **Stärkung von Vielfalt:** Die Wertschätzung gesellschaftlicher Vielfalt ist zentraler Bestandteil unserer Unternehmenskultur. [Chancengerechtigkeit und Inklusion](#) 99 ff. sind somit unser Anspruch und wesentliche Säulen unserer Personalpolitik. Die Wertschätzung gesellschaftlicher Vielfalt gilt für uns jedoch nicht nur am Arbeitsplatz, sondern auch mit Blick auf unsere Kund:innen. Unser Engagement für [Barrierefreiheit](#) 300 in Zügen und Bahnhöfen unterstreicht diese Grundhaltung.
- **Verantwortung für unsere Geschichte:** Als DB-Konzern sind wir untrennbar mit der knapp 200-jährigen Geschichte der Eisenbahn in Deutschland verbunden. Dazu gehört ein reiches kulturelles Erbe, allerdings auch die Geschichte der Deutschen Reichsbahn zu Zeiten des Nationalsozialismus.

Weitere Informationen zur [sozialen Verantwortung](#) finden Sie auf unserer [Internetseite](#).

ESG-RATINGS

Das Feedback von ESG-(Environmental, Social, Governance-) Rating-Agenturen ist für uns ein wichtiger Maßstab und Indikator für die Anliegen unserer Stakeholder. Weiterführende Informationen sind auf unserer [Investor-Relations-Internetseite](#) verfügbar.

EINSTUFUNGEN ESG-RATINGS	2023	2022	2021	Letztes Update	Skala
CDP (Klimarating)	A-	A	A	Feb. 2024 ¹⁾	A bis F Die besten 1% (75-100) Die besten 5% (67-74) Die besten 25% (56-66) Die besten 50% (47-55)
EcoVadis	68	68	61	Jun. 2023	Die besten 50% (47-55)
ISS ESG	B-	C+	B-	Sep. 2023	A+ /4,00 bis D- /1,00
MSCI	A	AA	A	Dez. 2023	Leader (AA - AAA) Average (BB - A) Laggard (CCC - B)
Sustainalytics	22,1	24,5	19,7	Aug. 2023	Risikoeinschätzung: Vernachlässigbar (0-10) Gering (10-20) Mittel (20-30) Hoch (30-40) Schwer (40-100)

Alphabetische Reihenfolge.

¹⁾ CDP hat die Ergebnisse des Klimaratings 2023 im Februar 2024 veröffentlicht.

Veränderungen in 2023:

- **CDP:** Im CDP-Rating wurde der DB-Konzern 2023 herabgestuft. Treiber für die Veränderung zu 2022 sind u. a. erhöhte Anforderungen (im Bereich Leadership) und eine Anpassung der Scoringmethodik. Mit dem Ergebnis sind wir weiterhin in der höchsten Kategorie »Leadership« verortet und gehören im Fragebogen Klimawandel zu den besten 6%.
- **EcoVadis:** Der DB-Konzern gehört mit seinem Gesamtscore 2023 zu den Top 2% der von [EcoVadis](#) in der Kategorie Transport via railways industry bewerteten Unternehmen und hat mit dieser Punktzahl seine Bewertung vom Vorjahr gehalten. Der Branchendurchschnitt liegt bei 42 Punkten. Zudem wurde der DB-Konzern mit einer Silbermedaille (2022: Goldmedaille) für seine Nachhaltigkeitsleistung ausgezeichnet. Diese Veränderung zum Vorjahr ist auf eine Anpassung der Medaillenskala durch EcoVadis zurückzuführen.
- **ISS ESG:** Im ESG Corporate Rating von [ISS ESG](#) wurde der DB-Konzern 2023 hochgestuft. Dies ist v. a. auf bessere Bewertungen im Bereich »Governance« und einen positiven Trend im Bereich der »Eco-efficiency« zurückzuführen. Damit belegt der DB-Konzern den Dezil-Rang 1 und wurde erneut mit dem Prime-Status ausgezeichnet.
- **MSCI ESG:** Im [MSCI ESG-Rating](#) wurde der DB-Konzern 2023 herabgestuft. Treiber waren der Ausschluss des bisher bewerteten Themas »Community Relations« mit der damit einhergehenden veränderten Gewichtung der Themen sowie die relative Verbesserung der Vergleichsgruppe.
- **Sustainalytics:** [Sustainalytics](#) hat das ESG-Risiko des DB-Konzerns 2023 angepasst. Zurückzuführen ist dies auf eine bessere Einschätzung der Steuerung einzelner ESG-Themen.

GRUNDLAGEN

Nachhaltigkeitsberichterstattung → 43

Umfeldentwicklungen → 45

Rechtliche Themen → 51

GRI Nachhaltigkeitsberichterstattung

Der Integrierte Bericht 2023 bezieht sich auf das Berichts- bzw. Kalenderjahr 2023. Um einen Vergleich der Angaben zu ermöglichen, werden für den Großteil der Kennzahlen auch Werte aus den Geschäftsjahren 2022 und 2021 dargestellt. Der Integrierte Bericht wird jährlich veröffentlicht. Der Integrierte Bericht 2023 wird am 21. März 2024 (Integrierter Bericht 2022: 30. März 2023) veröffentlicht. Der Integrierte Bericht adressiert die wesentlichen **Stakeholdergruppen** 29ff. des DB-Konzerns. Durch die Berichterstattung werden alle wesentlichen ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte abgedeckt. Alle vollkonsolidierten Gesellschaften des DB-Konzerns sind in die Berichterstattung einbezogen. Gibt es Abweichungen von diesem Berichtskreis, ist dies angegeben.

Die Erhebungsmethoden und Berechnungsgrundlagen für die Daten im Integrierten Bericht orientieren sich an geltenden Standards:

- **GRI-Standards:** Der Integrierte Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Global-Reporting-Initiative- (GRI-) Standards erstellt. Im **GRI-Index** 292ff. verweisen wir auf Inhalte zu allgemeinen und spezifischen Standardangaben.
- **CSR-RUG:** Ebenso setzen wir auf freiwilliger Basis die Anforderungen des CSR-Richtlinien-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG) um. Informationen zu den wesentlichen Handlungsfeldern finden sich in der **Nichtfinanziellen Erklärung** 44f.
- **UN Global Compact:** Darüber hinaus sind im Integrierten Bericht Informationen zur Umsetzung der zehn Prinzipien des **UN Global Compact** 299 (UNGC) ausgewiesen.
- **TCFD:** Zudem folgt der DB-Konzern den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. Der **TCFD-Index** 299 verweist auf die relevanten Passagen.
- **Externe Prüfung:** Wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Inhalte, Indikatoren und Textpassagen, die nicht in den Bereich der gesetzlichen Abschlussprüfung des Lageberichts mit hinreichender Sicherheit fallen, sind durch Pfeil-Markierungen am Anfang (↙) und Ende (↗) der entsprechenden Passage und grauer Schriftfarbe gekennzeichnet und werden durch einen vom Vorstand gesondert

beauftragten unabhängigen Dritten, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), mit begrenzter Sicherheit geprüft 290f. Die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den GRI-Standards ist Bestandteil dieser Prüfung.

AUSWAHL NACHHALTIGKEITSTHEMEN

Unsere **Strategie Starke Schiene** 52ff. bildet auch den übergeordneten Rahmen für unsere Berichterstattung. Um unsere Strategie erfolgreich umzusetzen, sind wir auf die Unterstützung und die Akzeptanz unserer **Stakeholder** 29ff. angewiesen. Wir haben sie deswegen 2019 im Rahmen einer umfassenden **Wesentlichkeitsanalyse (Integrierter Bericht 2019 51)** um eine Einschätzung zu den für den DB-Konzern 16 wichtigen Handlungsfeldern der Nachhaltigkeit gebeten. Diese Handlungsfelder bilden die inhaltlichen Schwerpunkte unserer Strategie ab und ergänzen sie um weitere aus Sicht unserer Stakeholder relevante Themen. 2023 haben wir das aktualisierte wesentliche Themenset aus dem Vorjahr einem Validierungsprozess unterzogen:

- Mittels eines Online-Fragebogens haben wir DB-interne Vertreter:innen unserer acht wichtigsten Stakeholdergruppen befragt, ob das im letzten Jahr bestimmte wesentliche Themenset für sie weiterhin Bestand hat. Dies wurde bestätigt.
- Zusätzlich wurde die Validierung des wesentlichen Themensets mit Blick auf dessen Geschäftsrelevanz durch eine Managementbefragung mit ausgewählten Führungskräften vorgenommen.
- Über die Bestätigung des wesentlichen Themensets hinaus hatten die Stakeholdervertreter:innen die Möglichkeit, weitere Themen, die sie ebenfalls als wesentlich einstufen, entweder aus den bestehenden 16 Handlungsfeldern oder frei vorzuschlagen. Zu diesen Themen mussten die Stakeholdervertreter:innen ihre assoziierten Auswirkungen beschreiben, in positiv und negativ unterscheiden und einem der Bereiche Wirtschaft, Umwelt oder Gesellschaft zuordnen. Zudem haben die Stakeholdervertreter:innen die Auswirkungen danach bewertet, wie vermeidbar, schwer und weitreichend sie sind und für wie wahrscheinlich sie deren Eintreten halten.
- Die Befragungsergebnisse wurden quantitativ ausgewertet und qualitativ in einem Workshop mit Expert:innen aus den Abteilungen »Strategie & Reporting Nachhaltigkeit und Umwelt« sowie »Investor Relations und Sustainable Finance« geprüft und dann das wesentliche Themenset unter abschließender Einbindung des CSO/CEO bestimmt.



Unsere DB-Nachhaltigkeitsthemen setzen sich zusammen aus:

- **Wesentliche Themen nach GRI:** im Vergleich zum Vorjahr um das zusätzliche Thema Attraktiver Arbeitgeber und Arbeitskräftesicherung ergänzt.
- **Themen aus Transparenzanspruch:** entspringen unserem umfassenden Transparenzanspruch gegenüber unseren Stakeholdern.
- **Zusätzliche Themen:** ergänzt auf Basis einer internen Bedeutungseinschätzung.

TCFD-EMPFEHLUNGEN

Seit 2021 umfasst unsere Berichterstattung die Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Damit unterstreichen wir unsere transparente Berichterstattung zum Klimaschutz im Rahmen unserer Bestrebungen für den Klimaschutz und unseres Klimaresilienzmanagements und ermöglichen darüber hinaus ein besseres Verständnis darüber, inwieweit unser Geschäft vom Klimawandel betroffen ist und welche Implikationen wir daraus ableiten. Eine entsprechende Übersicht ist im [TCFD-Index](#) [299](#) dargestellt. Wir sind zudem seit 2021 [TCFD-Supporter](#).

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Wir fühlen uns den Zielen der Agenda 2030 und den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen verpflichtet. 2023 haben wir die Auswahl unserer Fokus-SDGs grundsätzlich überprüft und als Ergebnis das SDG 3 »Gesundheit und Wohlergehen« als weiteres Fokus-SDG mit aufgenommen. Somit haben wir neun Fokus-SDGs identifiziert, die

große Übereinstimmung mit unseren strategischen Schwerpunkten, Geschäftsaktivitäten und wesentlichen Themen aufweisen. Sie umfassen auch die von der International Union of Railways (UIC) für Bahnunternehmen identifizierten wesentlichen SDGs:

- SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
- SDG 5: Gleichstellung der Geschlechter
- SDG 7: Nachhaltige und moderne Energie für alle
- SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
- SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
- SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden
- SDG 12: Nachhaltige/-r Konsum und Produktion
- SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
- SDG 15: Landökosystem schützen

NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Der DB-Konzern hat sich für eine freiwillige Abgabe einer Nichtfinanziellen Erklärung (NFE) entschieden. Im Rahmen unseres integrierten Berichtsansatzes berichten wir umfassend über alle wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen.

Aus der Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse in 2023 ergab sich eine Änderung der wesentlichen Handlungsfelder i. S. d. CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes (CSR-RUG): Das Thema [Attraktiver Arbeitgeber und Arbeitskräftesicherung](#) [85 ff.](#) wurde neu als wesentlich eingestuft. Die Inhalte der NFE finden sich in den relevanten Kapiteln des Zusammengefassten Lageberichts und wurden unter Anwendung der GRI-Standards sowie unter Berücksichtigung der Berichtsanforderungen des UNGC erstellt. Darüber hinaus machen wir ergänzende freiwillige Angaben zu weiteren Belangen.

BESTANDTEILE DER NFE	DB-Themen
Geschäftsmodell	Geschäftsmodell 38 ff.
Sozialbelange	Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotten 54 ff. Arbeit der Zukunft 93 ff. , Beschäftigungsbedingungen 93 ff. , Konzernsicherheit 67 ff. , Transformation 88 ff.
Arbeitnehmendenbelange	Kundennutzen und Produktqualität 59 ff.
Andere Belange (Kundennutzen und Produktqualität)	
FREIWILLIGE ZUSATZANGABEN	
Umweltbelange	Klimaschutz 71 ff. , Naturschutz 77 ff. , Luftreinhaltung 83 ff. , Wasserverbrauch 82
Achtung der Menschenrechte	Menschenrechte 197 ff.
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Compliance 195 ff.
Andere Belange (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit)	Geschäftsverlauf 103 ff.

Risikomanagement

Im Zusammenhang mit den Vorgaben des CSR-RUG konnten wir keine wesentlichen Risiken, die mit unserer Geschäftstätigkeit und unseren Geschäftsbeziehungen, Produkten und Dienstleistungen verknüpft sind, identifizieren, die wahr-



scheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wichtigsten nichtfinanziellen Aspekte (Umwelt-, Sozial-, Arbeitnehmendenbelange sowie die Achtung von Menschenrechten und die Bekämpfung von Korruption und Bestechung) haben könnten. Mit den Auswirkungen setzen wir uns in diesem Integrierten Bericht intensiv auseinander.

Wir berücksichtigen in unserem [Risikomanagement](#) 180ff. auch Auswirkungen nachhaltigkeitsbezogener Aspekte und Sachverhalte.

Umfeldentwicklungen

NATIONALES UMFELD

DB-Konzern

UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Die DB InfraGO AG ist seit Ende 2023 die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des DB-Konzerns: Am 27. Dezember 2023 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Netz AG in DB InfraGO AG umbenannt. Gleichzeitig wurde die DB Station&Service AG auf die DB InfraGO AG verschmolzen. Die Schieneninfrastruktur wird zukünftig aus einer Hand geführt, geplant und weiterentwickelt. Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs sollen nachhaltig verbessert werden. Damit werden die Voraussetzungen für die Erreichung der Wachstums- und Verkehrsverlagerungsziele des Bundes und der [Strategie Starke Schiene](#) 52ff. geschaffen. Das zugrunde liegende Reformpaket umfasst fünf Säulen:

- Die erste Säule ist das inhaltliche Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit den Elementen: Schaffung des Hochleistungsnetzes, Erhalt und Modernisierung des Flächennetzes, schnelle Kapazitätserweiterung, konsequente Digitalisierung, Zukunftsbahnhöfe, leistungsfähige Serviceeinrichtungen sowie Aus-/Neubau und Elektrifizierung. Das neue Bewirtschaftungsregime soll eine Trendumkehr bei Alterung und Qualität von Schienennetz und Bahnhöfen bringen. Bis 2030 sollen so spürbar mehr Robustheit und Kapazität geschaffen werden.
- Die zweite Säule bildet die Schaffung notwendiger gesetzlicher Grundlagen, insbesondere die Flexibilisierung der Finanzierungsregularien über eine Reform des Bundeschienenwegeausbaugesetzes.
- Mit der dritten Säule wird der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt. Abgeleitet aus den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene, soll die Finanzierungsarchitektur der diversen Fördertöpfe vereinfacht werden. Zudem sind die Bereitstellung der notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel zur Umsetzung des Gesamtpro-

gramms durch den Bund sowie eine inhaltliche Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erforderlich.

- Mit der vierten Säule will der Bund die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln.
- Die fünfte Säule beinhaltet die organisatorische Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG.

VERFAHREN ZUM BUNDESHAUSHALT 2024

Am 5. Juli 2023 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2024 und den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind für die Schiene im Zeitraum von 2024 bis 2027 rund 11,5 Mrd. € mehr als bisher vorgesehen. Die Zusatzmittel betreffen sowohl die Schieneninfrastruktur als auch die weiteren Förderprogramme für Wettbewerbsfähigkeit und Innovationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Schienengüterverkehr, darunter auch die [Förderung für den Einzelwagenverkehr](#) 48.

Am 9. August 2023 hat die Bundesregierung den Wirtschaftsplan 2024 des Sondervermögens Klima- und Transformationsfonds (KTF) sowie den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes wird dort ein neuer Titel geschaffen und 2024 mit 4 Mrd. € dotiert. Im Finanzplan bis 2027 sind insgesamt 12,5 Mrd. € für diesen Titel vorgesehen.

Am 15. November 2023 hat das Bundesverfassungsgericht verkündet, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 mit dem Grundgesetz unvereinbar und nichtig ist.

Im Dezember 2023 verständigte sich die Bundesregierung auf die Eckpunkte für einen überarbeiteten KTF sowie auf Anpassungen am Kernhaushalt zur Schließung der infolge des Urteils entstandenen Deckungslücke. Die Einigung sieht u. a. vor, dass die im Regierungsentwurf zum KTF für die Schieneninfrastruktur vorgesehenen Mittel entfallen und stattdessen zusätzliche Mittel über Eigenkapitalerhöhungen bereitgestellt werden sollen. Geplant sind Zuführungen von insgesamt 20 Mrd. € im Zeitraum von 2024 bis 2029, davon je 5,5 Mrd. € in 2024 und 2025. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung sieht die Verständigung der Bundesregierung zudem vor, dass im Etat des BMDV Einsparungen i. H. v. 380 Mio. € vorgenommen werden.

Am 2. Februar 2024 wurde der [Bundeshaushalt 2024](#) 212 verabschiedet.

UMSETZUNG BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs-

und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines **Hochleistungsnetzes**  148f. durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Die Kommission hat mit dem Schwerpunkt Überleitstellen einen Listenvorschlag von 89 kurzfristig realisierbaren Maßnahmen entwickelt. Schnellere Genehmigungsverfahren sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden – bspw. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau. Zur Reduktion der Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird eine neue Finanzierungsarchitektur empfohlen, die Finanzierungsquellen zusammenfasst und Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut nutzt. Am 20. Juni 2023 wurde vom BMDV der erste Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Beschleunigungskommission vorgelegt. Danach befinden sich 17 Empfehlungen in Umsetzung. Die Umsetzung von 27 weiteren Empfehlungen wird vorbereitet. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Beschleunigungskommission wurden bereits in Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Dabei wurden bspw. die Empfehlungen zum überragenden öffentlichen Interesse weitgehend und zur Lkw-Maut entsprechend dem Vorschlag umgesetzt.

Für das von der Beschleunigungskommission zur gebündelten Umsetzung ihrer Vorschläge empfohlene Moderne-Schiene-Gesetz hat das BMDV einen Regierungsentwurf für das erste Halbjahr 2024 angekündigt.

ENTWICKLUNG ENERGIEPREISBREMSEN

Mit einem finanziellen Abwehrschirm federte der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wurde der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) 2022 mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus erfolgte die Finanzierung der Gas- und Wärmepreisbremsen sowie der Strompreisbremse. Die erforderlichen Gesetze (Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz) sind im Dezember 2022 in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage wurde auch der Schienenverkehr vor stark steigenden Energiepreisen geschützt. Für ein »Entlastungskontingent« von 90 % der Verbrauchsmenge kamen Referenzpreise zur Anwendung.

Von dem **Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum KTF**  45 ist auch der WSF betroffen, da Kreditermächtigungen aus dem Vorjahr danach auch im WSF nicht mehr genutzt werden können. Die Strompreisbremse und die Erdgas-Wärme-Preisbremsen sind in der Folge am 31. Dezember 2023 ausgelaufen.

ENTWURF NOVELLE DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES

Das Bundeskabinett hat am 21. Juni 2023 die Novelle des Bundes-Klimaschutzgesetzes beschlossen. Die nationalen Klimaschutzziele bleiben unverändert: Bis 2030 soll eine Minderung im Vergleich zu 1990 um 65 %, bis 2040 um 88 % und bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität erreicht werden.

Alle Sektoren sollen zukünftig übergreifend und in einer mehrjährigen, vorwärts gerichteten Gesamtrechnung betrachtet werden. Zusammen mit der Überwachung der Emissionsdaten des Vorjahres soll die prognostizierte Emissionsentwicklung bis 2030 sowie für 2035, 2040 und 2045 zur Handlungsgrundlage werden. Sofern die Projektionsdaten in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Zielverfehlung bei den Jahresemissionsgesamtmengen ausweisen, muss der Bund Maßnahmen zur Zielerreichung erarbeiten.

BESCHLUSS KLIMASCHUTZPROGRAMM 2023

TCFD

Am 4. Oktober 2023 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2023 beschlossen, mit dem die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden soll. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern verstärkte Nutzung des Potenzials synthetischer Kraftstoffe, Antriebswechsel Lkw und schwere Nutzfahrzeuge, Beschleunigung Klimaneutralität Pkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung, Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert.

Mit Blick auf die Schiene bekräftigt die Bundesregierung die Absicht, in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren und zu erweitern. Priorität wird dabei der Steigerung der Kapazität des Kernnetzes zugeschrieben. Der zusätzliche Investitionsbedarf bis 2027 wird mit rund 45 Mrd. € beziffert. Dieser soll, soweit finanziell darstellbar, u. a. mit dem Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem **CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut**  46f. gedeckt werden. Neben der Stärkung des Investitionshochlaufs für die Schiene sind u. a. auch die Stärkung und Digitalisierung des Bestandsnetzes, die Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie ein Digitalisierungspaket Schiene als Maßnahmen benannt.

AUSWEITUNG LKW-MAUT

Am 20. Oktober 2023 wurde das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften beschlossen. Es sieht die Absenkung der Mautpflichtgrenze für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht auf mehr als 3,5 t (vorher: mindestens 7,5 t) ab Mitte 2024 und eine Bepreisung des CO₂-Ausstoßes ab Dezember 2023 vor. Von 2024 bis 2027 erwartet der Bund Mauteinnahmen von insgesamt rund 64 Mrd. €.



Laut dem Gesetz ist die Hälfte der gesamten Mauteinnahmen für Maßnahmen im Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für die Bundesschienenwege zu verwenden.

Personenverkehr

EINFÜHRUNG DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Eine erste Zwischenbilanz zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung: Im Dezember 2023 besaßen rund 10 Millionen Nutzer:innen ein Deutschland-Ticket. Rund 4 % der Nutzer:innen waren Neukund:innen. DB Regio verzeichnete seit Einführung des Deutschland-Tickets zwischen Mai und Dezember 2023 einen monatlichen durchschnittlichen Reisendenzuwachs von rund 16 % im Vergleich zu den beiden Monaten vor der Einführung des Deutschland-Tickets.

Bund und Länder haben sich am 6. November 2023 in der Ministerpräsident:innen-Konferenz auf die Finanzierung für 2024 verständigt. Dafür soll das Regionalisierungsgesetz geändert und die 2023 nicht abgerufenen Haushaltsmittel in das Folgejahr übertragen werden.

Die bisher gültige Finanzierung des Deutschland-Tickets bis 2025 wurde im Rahmen des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes im März 2023 beschlossen. Bund und Länder tragen die Kosten für das Deutschland-Ticket demnach je zur Hälfte mit 1,5 Mrd. € pro Jahr im Zeitraum 2023 bis 2025. Etwaige Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen bei der Einführung des Deutschland-Tickets 2023 entstanden sind, werden ebenfalls hälftig von Bund und Ländern ausgeglichen. Neben der Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde mit dieser Gesetzesnovelle beschlossen, dass die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr bis 2025 auf 1,8 % pro Jahr festgelegt wird. Dadurch erfolgt eine Abweichung von der bisherigen Regelung im Eisenbahnregulierungsgesetz, nach der die Entgelte im Schienenpersonennahverkehr an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sind, die ab 2023 von 1,8 % auf 3,0 % erhöht wurde.

UMSETZUNG DEUTSCHLAND-TAKT

Der Deutschland-Takt ist ein wesentliches Element des Masterplans Schienenverkehr. 2021 sind als Ergebnis der Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt rund 180 Infrastrukturmaßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+. Am

24. November 2023 wurde durch den Bundesrat eine entsprechende Änderung der Anlage 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen.

Ende April 2023 startete das BMDV den Stakeholderdialog zur Fortschreibung des Zielfahrplans des Deutschland-Takts. Der Zielfahrplan wird dabei an veränderte Bedarfe der Nutzer:innen angepasst, u. a. an Konzepte im Schienenpersonennahverkehr der Länder.

Anfang November 2023 wurde durch das BMDV mit einer Vorhabenkonferenz zum Deutschland-Takt ein neues Arbeitsgremium zur engeren Zusammenarbeit von Bund, Ländern und DB-Konzern beim Aus- und Neubau des Schienennetzes eingerichtet. Mit der jährlich stattfindenden Vorhabenkonferenz sollen Bundes- und Ländermaßnahmen zur Umsetzung des Deutschland-Takts zeitlich besser synchronisiert und Planungen beschleunigt werden.

UMSETZUNG EU-FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG

Die EU-Fahrgastrechteverordnung ist am 7. Juni 2023 in Kraft getreten. Neu ist die Ausnahme von der Entschädigungspflicht in Fällen höherer Gewalt. Die Umsetzung der nationalen Regelungsoptionen erfolgt durch die Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG): Der Bundesrat hat am 16. Juni 2023 den Gesetzentwurf zur Änderung des AEG und am 7. Juli 2023 die EVO in korrigierter Fassung beschlossen. Für die Entschädigungsregelungen gelten weiterhin die bestehenden Verspätungsschwellenwerte von 60 Minuten und 120 Minuten sowie Entschädigungshöhen von 25 % bzw. 50 % des Fahrkartenpreises. Das Deutschland-Ticket wird als erheblich ermäßigtes Ticket eingestuft, wodurch das Recht zur Nutzung höherwertiger Züge ab einer Verspätung von 20 Minuten entfällt. Ferner wird die Branche zur Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für mobilitätseingeschränkte Reisende ab 1. Januar 2025 verpflichtet. Der DB-Konzern betreibt bereits die Mobilitätsservice-Zentrale.

Infrastruktur

Neben den oben beschriebenen Entwicklungen wie den Entwicklungen zum Bundeshaushalt und zur gemeinwohlorientierten Infrastruktur sind mehrere Gesetzgebungsverfahren für den Infrastrukturbereich relevant, die nachfolgend erläutert werden.

NOVELLIERUNG BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ

Am 7. Juni 2023 hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung will die Bundesregierung bestehende Investitionshemmnisse beseitigen und die Leis-

tungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur stärken. Der Kabinettsentwurf schafft neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände. So soll künftig auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden können, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlassten Maßnahmen. Das laufende Gesetzgebungsverfahren wurde bis Ende 2023 noch nicht abgeschlossen.

BESCHLEUNIGUNG VON GENEHMIGUNGSVERFAHREN

Am 24. November 2023 wurde durch Zustimmung des Bundesrats das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur raschen Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) beschlossen. Für die Schiene wird ein überragendes öffentliches Interesse an zahlreichen Infrastrukturvorhaben (u. a. alle Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) festgelegt. Das Gesetz soll v. a. Ausnahmegenehmigungen im Artenschutz beschleunigen. Für alle Planfeststellungsverfahren im Bereich Schiene wird eine papierlose Öffentlichkeitsbeteiligung ermöglicht. Für Planfeststellungsverfahren auf TEN-V-Korridoren werden zudem Fristen eingeführt. Zudem wird die in der letzten Legislatur erfolgte Stichtagsregelung zum Lärmschutz ausgeweitet, wodurch stärker als bisher Umplanungen in laufenden Planfeststellungsverfahren vermieden werden sollen. Das Gesetz enthält eine Verpflichtung zur Prüfung der Nutzung von Eisenbahnanlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energien.

DEUTSCHLANDPAKT ZUR PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG

Am 6. November 2023 haben sich die Regierungschef:innen der Länder mit dem Bundeskanzler auf einen Pakt zur Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung verständigt. Der Pakt enthält dabei zahlreiche Maßnahmen, die teilweise mit den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene deckungsgleich sind. Sie betreffen insbesondere die Vermeidung von Umplanungen, die Einführung von Stichtagsregelungen der Rechts- und Sachlage zum Zeitpunkt der Antragsstellung sowie die Festlegung von Artenschutzstandards. Ferner sollen die Verfahren durch optimierte Umweltverträglichkeitsprüfungen und Planfeststellungsverfahren verkürzt werden. Die Planfeststellungsverfahren selbst sollen durch Einführung einer sog. Zustimmungsfiktion bei Verstreichen von behördlichen Beteiligungsfristen beschleunigt werden. Zur Umsetzung des Pakts soll weitere Beschleunigungsgesetzgebung erfolgen. Erste Ergebnisse hierzu sollen im ersten Quartal 2024 vorliegen.

BESCHLUSS INFRASTRUKTURBESCHLEUNIGUNGSGESETZ

Am 10. Februar 2023 beschloss der Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung von verwaltungsgerichtlichen Verfahren im Infrastrukturbereich (VwGO), wodurch die Dauer von Gerichtsverfahren bei Vorhaben mit einer »hohen wirtschaftlichen oder infrastrukturellen Bedeutung« künftig deutlich reduziert werden soll. Dazu zählt auch der Ausbau des Schienennetzes.

Güterverkehr

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Ergänzend zum Zukunftsbündnis Schiene wird die Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr nach dem bisherigen Verfahren weiterverfolgt. Wichtige Anliegen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr finden sich auch im Masterplan Schienenverkehr wieder. Bedeutende Förderinstrumente für den Schienengüterverkehr sind die anteilige Förderung der Trassen- und Anlagenpreise, das Bundesprogramm Zukunft Schienengüterverkehr, die Förderrichtlinie für Gleisanschlüsse sowie die Kombinierte-Verkehr-(KV-)Förderrichtlinie.

Die Trassenpreisförderung entlastet den Schienengüterverkehr seit 2018. Im Juni 2023 hat die Europäische Kommission die bis zum 30. Juni 2023 begrenzte entsprechende Förderrichtlinie für den Zeitraum vom 1. Juli 2023 bis zum 30. November 2024 genehmigt. Im Dezember 2023 hat die Europäische Kommission eine Verlängerung und Ausweitung der Trassenpreisförderung mit einem Umfang von bis zu 350 Mio. € pro Jahr bis November 2028 freigegeben.

FÖRDERUNG EINZELWAGENVERKEHR

Zur Stärkung des Einzelwagenverkehrs fördert der Bund seit 2020 die Anlagenpreise im Bereich der Zugbildung. 2023 stand hierfür ein Betrag von 85 Mio. € zur Verfügung. Im Bundeshaushalt 2023 hat der Bund zudem mit einem neuen Haushaltstitel die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung für den Einzelwagenverkehr geschaffen, der mit 80 Mio. € dotiert war, jedoch nicht zur Auszahlung kam. Im [Bundeshaushalt 2024](#) [212](#) wird der Titel auf knapp 300 Mio. € erhöht werden. Zur Umsetzung und Auszahlung der Förderung ist eine Förderrichtlinie erforderlich, die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 veröffentlicht wird. Der Haushaltstitel zur Förderung der Anlagenpreise wird 2024 mit 20 Mio. € dotiert, sodass für die Förderung des Einzelwagenverkehrs 2024 insgesamt eine Summe von knapp 320 Mio. € zur Verfügung steht.

EUROPÄISCHES UMFELD

DB-Konzern

ÜBERARBEITUNG EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im grenzüberschreitenden Verkehr im gesamten Schienennetz der EU sowie der erleichterte Wechsel zu anderen Arbeitgebern. Hierbei werden die Themen einheitliche Betriebssprache, Harmonisierung der Ausbildung und neue Struktur des Führerscheins und der Zusatzbescheinigungen im Vordergrund stehen.

Die Vorlage des Gesetzgebungsentwurfs sollte schrittweise ab Ende 2023 erfolgen. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass dies aber voraussichtlich erst ab Ende 2024 erfolgen wird.

Das Hauptthema bei der Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie bleibt die Frage der Einführung einer europaweiten (zweiten) Betriebssprache sowie der erforderlichen Sprachkompetenzlevel und deren Auswirkungen auf Sicherheit, Praktikabilität und Kosten. DB-Konzern, die französische Staatsbahn SNCF und die International Union of Railways (UIC) haben auf politischer Ebene die Diskussion angestoßen, ob und in welchem Umfang digitale Übersetzungstools eine Lösung darstellen. Die Europäische Kommission prüft nun, inwieweit vorhandene Sprachbarrieren auch technisch überwunden werden können.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90 % reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten: ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für höchstzulässige Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr sowie ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr wurde in einem zweiten Schritt am 7. November 2023 ergänzt. Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden nun im Europäischen Rat und im Europäischen Parlament behandelt. Mit Blick auf die bevorstehenden Europawahlen im Juni 2024 wird das Gesetzgebungsverfahren voraussichtlich erst 2025 abgeschlossen. Die Initiativen werden im Folgenden einzeln dargestellt.

Bessere Koordination und Management des internationalen Schienenverkehrs

Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines effektiveren Kapazitätsmanagements auf der Schiene und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen Kapazitäten künftig flexibler und netzübergreifend über einen nationalen Infrastrukturbetreiber beantragen können. Zur Lösung von Kapazitätskonflikten sollen sozioökonomische und umweltbezogene Kriterien herangezogen werden. Auch die Vertragsbedingungen zwischen Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen reziproker ausgestattet werden, bspw. in Bezug auf Änderungen von zugewiesenen Kapazitätsrechten. Der Verordnungsentwurf enthält grundlegende Änderungen an den bestehenden Bestimmungen zur Vergabe der Fahrwegkapazität in der EU-Richtlinie 2012/34.

Überarbeitung Richtlinie über den kombinierten Verkehr

Der Vorschlag der Europäischen Kommission sieht vor, dass künftig nur noch Verkehre als Kombinierte Verkehr eingeführt und gefördert werden, die mindestens 40 % weniger externe Kosten verursachen als der Güterverkehr über die Straße. Die EU-Mitgliedstaaten sollen einen nationalen Strategierahmen zur Senkung der durchschnittlichen Kosten des Kombinierten Verkehrs um 10 % vorlegen. Einzelheiten wie die Berechnung der externen Kosten und die Prüfung der Vorgaben mithilfe der geplanten digitalen Plattformen sollen in nachgelagerten Rechtsakten festgelegt werden.

Revision Richtlinie zu Abmessungen und Gewichten im Straßengüterverkehr

Im Fokus des Richtlinienvorschlags steht die Möglichkeit eines grenzüberschreitenden Einsatzes von längeren und schwereren Nutzfahrzeugen auf Basis des Europäischen Modulare Systems (EMS) bzw. GigaLiniern, sofern diese in den Mitgliedstaaten bereits zugelassen sind. Zur Förderung von emissionsfreien Lkw dürfen diese um 90 cm länger und bis zu 4 t schwerer sein. Ziel der Europäischen Kommission ist es, den Einsatz schwerer Nutzfahrzeuge mit fossilen Brennstoffen bis 2035 schrittweise einzustellen. In einer Übergangszeit bis Ende 2034 dürfen allerdings auch konventionelle Verbrenner-Lkw schwerer und länger sein. Entscheidend ist, dass die Vorschläge nicht zu einer Rückverlagerung von Verkehren von der Schiene auf die Straße führen.

Vorschlag für Richtlinie zur einheitlichen Erfassung und Berechnung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

Mit CountEmissions EU will die Europäische Kommission einen harmonisierten europäischen Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen sowie deren Berichterstattung schaffen. Die Berechnung soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden. Über die einheitliche Berechnung mittels des Weltstandard ISO 14083:2023 sollen die Nutzer:innen, Verbraucher:innen und Unternehmen transparente Informationen erhalten, die es ermöglichen, Emissionen zu vergleichen.

Personenverkehr

GESETZGEBUNGSVORSCHLAG MULTIMODAL DIGITAL MOBILITY SERVICES

Die Europäische Kommission hat einen Gesetzgebungsvorschlag zu Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) angekündigt, der datentechnische Aspekte des Vertriebs (z. B. Weitergabe von Echtzeit- und Prognosedaten) und auch rein kommerzielle Punkte regeln soll (z. B. Verpflichtung zum Eingehen von Vertragsbeziehungen unter bestimmten Umständen). Die Europäische Kommission strebt an, den Zugang zu bestehenden Verkaufskanälen sowie zu Echtzeitdaten zu lockern. Zudem soll u. a. die Weiterreise bei Störungen verbessert werden (Journey Continuation). Die Vorlage des Gesetzgebungsentwurfs der Europäischen Kommission ist mehrfach verschoben worden. Auch der letzte Vorlagentermin im Oktober 2023 ist bis auf Weiteres verschoben worden. Voraussichtlich wird die Europäische Kommission ihren Vorschlag nun erst in der nächsten EU-Legislatur, die 2024 beginnt, vorlegen.

Aktuell richtet der DB-Konzern den internationalen Vertrieb anhand der im September 2021 beschlossenen sog. Ticketing Roadmap des europäischen Dachverbands Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) noch stärker auf Europa aus. Im Zentrum der Roadmap stehen eine Implementierung der wichtigsten Meilensteine mit Fokus auf die Schiene bis 2025 und eine Ausweitung auf multimodale Anwendungen bis 2030. Zentraler Baustein ist u. a. eine europaweite Implementierung des Open Sales and Distribution Models (OSDM), einer gemeinsamen technischen Schnittstelle zur Verbindung der Ticketingsysteme des Bahn- und Vertriebssektors in Europa.

VORSCHLÄGE FÜR MULTIMODALE PASSAGIERRECHTE SOWIE ZUR STÄRKUNG DER RECHTE DER KUND:INNEN

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagier-

rechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechte Regelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Europäische Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der EU sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für die Reisenden klarer formuliert und deren Umsetzung verbessert werden sollten. Darüber hinaus stellte die Europäische Kommission fest, dass es keine EU-Rechtsvorschriften gebe, die die Rechte von Reisenden garantieren, die verschiedene Verkehrsmittel kombinieren. Insbesondere für durchgehende multimodale Beförderungsverträge wird eine neue Haftung etwa beim Anschlussverlust zwischen zwei Verkehrsmitteln eingeführt. Für den DB-Konzern könnte die neue multimodale Passagierrechteverordnung insbesondere Auswirkungen haben für Kooperationen mit Fluggesellschaften. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechte Regelungen erhöht die Dokumentationspflichten beim Abschluss von Beförderungsverträgen und führt ein Monitoringsystem für die Erfüllung passagierrechtlicher Anforderungen ein.

Infrastruktur

REVISION DER VERORDNUNG ÜBER LEITLINIEN ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) vorgelegt. Ziel ist eine schnellere Vollendung des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050. Am 18. Dezember 2023 haben Europäischer Rat und Europäisches Parlament eine vorläufige Einigung über den Vorschlag erzielt. Diese bestätigt das vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030 (Kernnetz), 2040 (erweitertes Kernnetz) und 2050 (Gesamtnetz). Um eine rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten, sind Durchführungsrechtsakte für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore vorgesehen. Vereinbart wurden u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS) und die Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen, Mindeststreckengeschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge und 100 km/h für Güterzüge sowie eine bessere Integration von Häfen, Flughäfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Für den Schienengüterverkehr wurden betriebliche Anforderungen bspw. zu Grenzabfertigungszeiten aufgenommen. Die Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 in Kraft treten.

Rechtliche Themen

VERFAHREN UM WEITERE FINANZIERUNGS- BEITRÄGE FÜR STUTTGART 21

Ende 2016 hat der DB-Konzern zur Vermeidung verjährungsrechtlicher Risiken Klage gegen die Projektpartner auf weitere Finanzierungsbeiträge auf Grundlage der sog. Sprechklausel beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht. Am 8. Mai 2023 beginnend, fanden über den Sommer 2023 insgesamt drei mündliche Verhandlungen statt. Neben Verfahrensfragen wurden einzelne rechtliche Aspekte der geltend gemachten Ansprüche erörtert, ohne dass sich eine Entscheidung abzeichnet. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat nunmehr für den 23. April 2024 zur nächsten mündlichen Verhandlung geladen. Der Ausgang des Verfahrens ist nach wie vor offen.

EUROPÄISCHE KOMMISSION ÜBERPRÜFT MASSNAHMEN ZUGUNSTEN VON DB CARGO

Die Europäische Kommission führt ein Beihilfeverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland betreffend mögliche Unterstützungsmaßnahmen zugunsten der DB Cargo AG. Das 2022 eingeleitete formelle Prüfverfahren geht auf die Beschwerde eines Wettbewerbers aus dem Jahr 2018 zurück, der im Ergebnisabführungsvertrag zwischen der DB Cargo AG und der DB AG sowie in bestimmten anderen Maßnahmen wettbewerbsverzerrende Beihilfen sieht. Das ergebnisoffene Prüfverfahren soll die aufgeworfenen Fragen klären.

KARTELLRECHTLICHE THEMEN

Insgesamt waren DB-Konzerngesellschaften 2023 an sechs kartellrechtlichen Rechtsverfahren beteiligt. Dazu gehörten im Wesentlichen:

- **Lkw-Kartell:** Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen am Lkw-Kartell beteiligte Lkw-Hersteller, die wettbewerbsrechtswidrig im Zeitraum von 1997 bis 2011 Bruttolistenpreise mittelschwerer und schwerer Lkw, die Kostenweitergabe für die Einführung von Emissionsenkungstechnologien an die Kunden sowie den Zeitplan für die Einführung solcher Technologien abgesprochen haben. Die DB Competition Claims GmbH verfolgt die gebündelten Ansprüche des DB-Konzerns und Ansprüche der Bundeswehr sowie von mehr als 40 konzernexternen Unternehmen in einem Verfahren vor dem Landgericht München. Inzwischen konnte mit einem Lkw-Hersteller eine erste außergerichtliche einvernehmliche Einigung über Schadenersatzzahlungen erzielt werden.
- **Luftfrachtkartell:** Der DB-Konzern verfolgt Schadenersatzansprüche gegen die an dem sog. Luftfrachtkartell beteiligten Fluggesellschaften. Ein von DB Schenker geführtes US-Verfahren konnte inzwischen durch außergerichtliche Vergleiche beendet werden. Ferner konnte die DB Barnsdale AG, die Schadenersatzansprüche des DB-Konzerns sowie konzernexterner Geschädigter bündelt, in einem Verfahren vor dem Landgericht (LG) Köln bisher mit zehn Fluggesellschaften außergerichtliche Vergleiche zur Beilegung des in Deutschland anhängigen Verfahrens abschließen.
- **Schienenkartell:** Gegen das Urteil des LG Frankfurt am Main vom 3. August 2022 haben DB-Konzerngesellschaften aufgrund von gravierenden Fehlern im Sachverhalt und in der rechtlichen Bewertung Berufung vor dem Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt am Main eingelegt. Das LG Frankfurt am Main hatte die Schadenersatzklage der DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) und anderer DB-Konzerngesellschaften gegen Moravia Steel, einen tschechischen Stahlhersteller, und andere Unternehmen wegen Verjährung abgewiesen. Mehrere Schienenlieferanten hatten zwischen 2001 und 2010/2011 rechtswidrig Lieferquoten und Preise für Lieferungen von Schienen an den DB-Konzern abgesprochen. Das Bundeskartellamt verhängte 2012 und 2013 gegen Moravia Steel und andere Kartellanten Bußgelder i. H. v. insgesamt 134,5 Mio. €. Der DB-Konzern hatte im Dezember 2012 eine Schadenersatzklage über mehrere 100 Mio. € vor dem LG Frankfurt am Main erhoben.
- **Online-Vertrieb:** In einem seit 2019 durch das Bundeskartellamt (BKartA) geführten Verwaltungsverfahren gegen die DB AG hat das BKartA am 26. Juni 2023 eine Untersagungsverfügung gegen die DB AG erlassen. Das BKartA kommt darin zu dem Ergebnis, dass die Ausgestaltung der Beziehung der DB AG zu Online-Vertriebsdienstleistern, die für die DB AG als Handelsvertreter deren Fahrscheine vertreiben, in bestimmten Punkten unzulässig ist. Hierbei geht es um neuartige rechtliche Fragestellungen zum Online-Vertrieb, zu denen es bislang an gefestigter Rechtsprechung und Behördenpraxis fehlt. Durch die Verfügung wurde die DB AG verpflichtet, kurzfristig Änderungen an ihrem Vertriebssystem vorzunehmen. Ein Bußgeld wurde nicht verhängt. Die DB AG hält den Beschluss für rechtswidrig und hat hiergegen Rechtsmittel eingelegt.



STARKE SCHIENE

Unser inneres Anliegen → 52

Umsetzung der Starken Schiene → 53

Starke-Schiene-Ziele → 56

Unser inneres Anliegen

Eine starke Schiene in Deutschland ist unser inneres Anliegen. Sie hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern:

- **Für das Klima.** Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist heute so klimafreundlich und beansprucht durchschnittlich weniger Fläche als der Schienenverkehr. Kein Verkehrsmittel ist so elektromobil und damit treibhausgas- und schadstoffarm wie der Schienenverkehr, der den größten Marktanteil an E-Mobilität und E-Logistik in Deutschland hält. Auch kann kein anderes Massenverkehrsmittel so schnell einen 100 %-Anteil an erneuerbaren Energien erreichen – bis 2038 stellen wir den DB-Bahnstrommix vollständig auf Ökostrom um. Eine starke Schiene ist daher eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaschutzziele des Bundes und der EU, denn ohne einen massiven Ausbau des klimafreundlichen Schienenverkehrs ist eine Reduzierung der Emissionen im Verkehrssektor nicht zu erreichen. Die starke Schiene ist ein zentraler Hoffnungsträger für unser Klima. Konkret bedeutet die Verkehrsverlagerung durch eine starke Schiene für das Klima: Einsparungen von jährlich bis zu 10,5 Mio. t CO₂, was dem jährlichen CO₂-Fußabdruck von rund einer Million Menschen in Deutschland entspricht.
- **Für die Menschen.** Bis 2050 werden fast 85 % der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben, im Vergleich zu gut 77 % zu Anfang der 2020er-Jahre. Eine Folge: Der wachsende Personen- und Güterverkehr wird unsere Städte und Ballungszentren noch mehr als schon heute vor logistische, soziale und ökologische Herausforderungen stellen. Anders ist die Situation in vielen ländlichen Räumen: Hier wird der Erhalt individueller Mobilitätschancen zu einer zentralen Herausforderung. Eine starke Schiene kann hier auch in Zukunft ein lebendiges urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen ermöglichen, denn sie ermöglicht auch in Zukunft echte Bewegungsfreiheit und Reisezeit, die vielseitig genutzt werden kann, ohne dabei wertvolle Lebenszeit zu verschwenden. Konkret bedeutet die Starke Schiene für die

Menschen: eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr und damit umgerechnet täglich vier Millionen Pkw-Fahrten und 12.000 Flugreisende weniger in Deutschland.

- **Für die Wirtschaft.** Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird auch in den nächsten Jahrzehnten weiterhin stetig anwachsen. Zugleich werden Arbeitswege als Verkehre aus dem Umland der Metropolen und die Flexibilisierung von Arbeitsorten und -zeiten zu höheren Ansprüchen an beruflich bedingte Mobilität führen. Mit einer starken Schiene ist dieses steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen und ein ökologisches Wirtschaftswachstum möglich. Eine starke Schiene ist folglich ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands. Sie sichert die Position Deutschlands als führende Exportnation. Mit ihr behaupten wir uns im Wettbewerb um die modernste Transportlogistik und entwickeln entscheidende technologische Impulse nach vorne. Konkret bedeutet die Starke Schiene für die Wirtschaft: ein Wachstum des Modalanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 %. Das entspricht rund 13 Millionen weniger Lkw-Fahrten pro Jahr auf deutschen Straßen.
- **Für Europa.** Deutschland hat eine besondere Verantwortung für die Zukunft Europas. Es ist das bevölkerungsreichste Land sowie das geografische und wirtschaftliche Herz des Kontinents. Deutschland muss aus dieser Rolle heraus Vorbild und Vorreiter sein, um die Verwirklichung der europäischen Ziele voranzutreiben. Klimaschutz, Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum, gesellschaftlicher Wohlstand: Viel hängt davon ab, dass Deutschlands und Europas Verkehrswege zukunftsfähig bleiben. Die Starke Schiene ist dabei das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West und Nord und Süd. Sie ist hierbei nicht nur ein wichtiges Instrument für die kulturelle Verständigung zwischen den einzelnen Ländern. Sie ist auch ein entscheidender Faktor für das gemeinsame Erreichen der gesetzten Ziele. Konkret bedeutet die starke Schiene für Europa: eine gemeinsame Verwirklichung der europäischen Vernetzung.



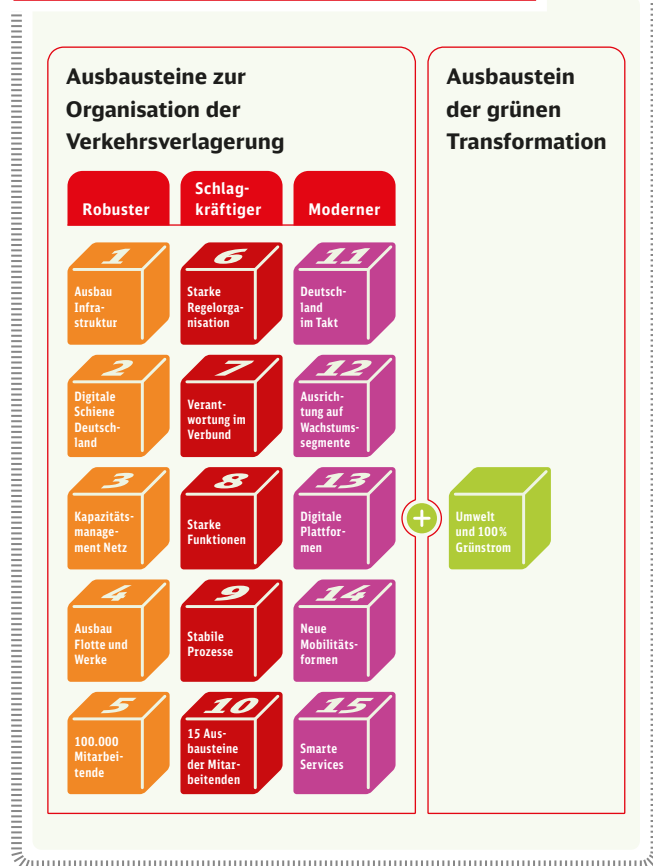
GRI Umsetzung der Starken Schiene

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil unserer DNA. Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen haben wir unseren Gestaltungsanspruch – unser inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die Strategie Starke Schiene ist. Mit der Starken Schiene bekennen wir uns ausdrücklich zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung und definieren unseren konkreten Beitrag zur Erreichung der zentralen verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. Zudem fokussieren wir uns mit der neuen strategischen Ausrichtung stärker auf das Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland und tragen damit internen Herausforderungen und steigenden Erwartungen der Stakeholder in Deutschland zur herausgehobenen Verantwortung des DB-Konzerns Rechnung. Um dieser Verantwortung gerecht zu werden, wird alles, was wir als DB-Konzern tun, am Wertbeitrag zu einer starken Schiene gemessen. Dies betrifft auch unsere Beteiligungen. Wenn sie keine strategische Relevanz für die Starke Schiene haben, werden sie auf den Prüfstand gestellt.

Mit der Strategie Starke Schiene haben wir die Weichen für eine Verkehrsverlagerung gestellt und schaffen perspektivisch zusätzliche Kapazitäten, erhöhen die Produktqualität und verbessern die Kundenzufriedenheit. Unsere Strategie bildet ein Rahmenwerk, mit dem wir gleichermaßen sowohl kontinuierlich die internen Voraussetzungen für eine Verlagerung von Verkehr auf die Schiene schaffen als auch mit der grünen Transformation 70ff. des DB-Konzerns die Ausrichtung auf Nachhaltigkeit sicherstellen. Um die system- wie organisationsseitig notwendigen Voraussetzungen für eine Verkehrsverlagerung zu schaffen, haben wir im Rahmen der Starken Schiene drei Ausbaufelder identifiziert:

- **Robuster:** Wir setzen auf den umfassenden Ausbau erfolgskritischer Kapazitäten. Mit einer langfristigen Wachstumsausrichtung und technologischen Innovationen schaffen wir die notwendigen Kapazitäten bei Infrastruktur, Fahrzeugen und Personal. U. a. investieren wir gemeinsam mit dem Bund Milliarden in den Aus- und Neubau von Strecken und Knoten, zusätzliche Terminals für den Güterverkehr sowie die Beschaffung neuer Fahrzeuge. Mehr Kapazitäten erreichen wir durch die Digitalisierung des Bahnbetriebs, ein besseres Kapazitätsmanagement sowie umfangreiche und nachhaltige Maßnahmen bei Recruiting und Qualifizierung. Mehr Züge, mehr Trassen und mehr Mitarbeitende werden uns in die Lage versetzen, mehr Menschen und Güter bei höherer Qualität zu transportieren.

Die Ausbausteine der Starken Schiene



- **Schlagkräftiger:** Um langfristig ein hohes und nachhaltiges Leistungsniveau erreichen zu können, werden wir auch strukturelle Veränderungen durchführen. Wir vereinfachen die Organisation und richten diese konsequent auf das gemeinsame Ziel der Starken Schiene aus. Um näher an den Kunden und schneller bei den Mitarbeitenden zu sein, setzen wir auf eine starke Regel- und Funktionalorganisation, die Einführung von kundenorientierten Verbundprozessen zur Verbesserung der geschäftsfeldübergreifenden Zusammenarbeit sowie eine verbindliche Prozessphilosophie mit einheitlichen Standards und Methoden. Mit einfachen Prozessen und klaren Zuständigkeiten erreichen wir mehr Umsetzungsdisziplin und -geschwindigkeit.
- **Moderner:** Wir werden das Innovationstempo für unsere Kunden erhöhen. Mit unseren Aktivitäten bei DB Regio im Bereich DB Regio Straße und bei DB Connect bieten wir unseren Kunden ein integriertes Angebot, das die Schiene quasi bis zur Haustür verlängert und den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll ergänzt. Durch den Einsatz digitaler Technologien werden wir zudem den mühelosen Wechsel zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln

ermöglichen. Die Integration neuer und innovativer Mobilitätsformen und der Einsatz smarter Services und digitaler Plattformen schafft einen klaren Mehrwert für unsere Kunden. So tragen wir den steigenden Kundenerwartungen Rechnung und schaffen ein attraktives Angebot für nachhaltige Mobilität und Logistik in der Stadt und auf dem Land.

Für jedes der drei Ausbaufelder haben wir fünf zentrale Themen identifiziert, die sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für unser Ziel einer starken Schiene in Deutschland und somit für die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung. In Summe ergeben sich daraus 15 Ausbausteine, die uns bei der Organisation der Verkehrsverlagerung helfen.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene kann jedoch nur dann ihr volles Potenzial entfalten, wenn auch Klimafreundlichkeit und die weiteren umweltrelevanten Vorteile des Schienenverkehrs weiter ausgebaut werden. Die grüne Transformation des DB-Konzerns ist somit eine zentrale Voraussetzung für die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung. Um der Bedeutung dieser Thematik gerecht zu werden, haben wir einen weiteren übergreifenden Ausbaustein definiert, über den wir die Wirksamkeit der Verkehrsverlagerung sicherstellen wollen. Zusammen bilden diese 15+1 Ausbausteine den strategischen Rahmen unserer Geschäftsausrichtung. Einzelne Ausbausteine werden 2024 neu aufgesetzt bzw. Inhalte neu justiert werden.

AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

Wir beteiligen unsere Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden« an der Umsetzung der Strategie. Ziel ist die Entwicklung zusätzlicher Ausbausteine, die die zentralen Anliegen der Mitarbeitenden abbilden. Bislang haben über 1.500 Mitarbeitende sich als Ausbauer:innen eingebracht.

Die Ausbausteine entstehen in einem Partizipationsprozess. Nach der Wahl eines Ausbausteins übernimmt ein:e Bauleiter:in mit einem Team dessen konkrete Gestaltung und Umsetzung im DB-Konzern.

2023 wurde mit acht von 15 Ausbausteinen der Mitarbeitenden die Hälfte erreicht, von denen bereits fünf in die Linienorganisation integriert wurden: »Sicher unterwegs«, »Mein Wissen – Dein Wissen – Unser Wissen«, »Kolleg:innen gehen. Ihr Wissen bleibt«, »Wissen, wie Eisenbahn geht« und »Frag mich einfach«. Projektteams arbeiten an der Umsetzung von drei weiteren Ausbausteinen:

- **Team DB im Bahnbetrieb:** Um den Bahnbetrieb zu verbessern und den Zusammenhalt zu stärken, wurden einzelne Produkte entwickelt und umgesetzt. An sog. Runden Tischen Betrieb sprechen unterschiedliche Berufsgruppen und Geschäftsfelder vor Ort über ihre Probleme und entwickeln Lösungen, die den Eisenbahnalltag direkt verbessern. Für mehr gemeinsame Aus- und Weiterbildung wurden Piloten durchgeführt, die 2024 flächendeckend umgesetzt werden.
- **Starke Führung. Starke Teams:** Die Stärkung der betrieblichen Führung und ihrer Teams vor Ort ist ein zentrales Anliegen der Mitarbeitenden und das Ziel dieses Ausbausteins. Eine betriebliche Führungskraft soll mehr Zeit für Führung erhalten und bessere Rahmenbedingungen vor Ort vorfinden. Aktuell wird ein Team zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen, die 2024 starten sollen, aufgebaut.
- **DB Campus:** Mit dem DB Campus soll ein Ort für die Starke Schiene geschaffen werden. Auf Basis einer Machbarkeitsstudie hat ein Team mit der Planung begonnen. 2024 soll die konkrete Umsetzung starten.

KAPAZITÄTSAUSBAU FÜR EINE STARKE SCHIENE

Der Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Flotten stellt eine weitere wesentliche Einflussgröße für unsere Produktqualität und auch für unsere Pünktlichkeit dar.

Ausbau Infrastruktur



Zur Umsetzung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Netzkapazität deutlich erhöht werden. Die Strategie Starke Schiene sieht für den Personen- und Güterverkehr zusammengefasst eine Steigerung der Betriebsleistung im Netz um rund 350 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) und damit um mehr als 30 % vor. Das Wachstum wird nach vorliegenden Prognosen überproportional auf den heute schon hochausgelasteten Schienenwegen stattfinden. Parallel zum Ausbau der Infrastruktur besteht die Notwendigkeit, auch in der Ausbauphase eine hohe Zuverlässigkeit und Kapazität des Netzes sicherzustellen. Durch den Kapazitätsausbau des Schienennetzes wird die Grundlage für nachhaltige Verkehre und wirtschaftliche Entwicklung geschaffen. Eine hohe Leistungsfähigkeit und das Wachstum im Netz können nur gemeinsam mit dem Bund erreicht werden. Hierzu besteht ein gesetzlicher Rahmen (z. B. durch die LuFV oder das BSWAG), in dem der DB-Konzern operiert und an dessen Zielvorgaben er gemessen wird. Es findet ein regelmäßiger Austausch mit den wesentlichen Interessengruppen über die Wirksamkeit der Maßnahmen statt. Mögliche Umwelteinflüsse werden im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben fortlaufend bewertet (z. B. Umwelt-, Arten-, Natur- und Gewässerschutz)

und Präventiv- und Gegenmaßnahmen zur Minimierung der Umwelteinflüsse laufend weiterentwickelt (z. B. Lärmschutz, Ausgleichsflächen). Die Ergebnisse werden kontinuierlich auf Zielerreichung überprüft.

Mit der LuFV III 273f. soll die Finanzierung des Bestandsnetzes grundsätzlich gewährleistet werden. Darüber hinaus gibt es für die Steigerung der Kapazität des Schienennetzes drei wesentliche Hebel:

- **Neu- und Ausbau:** Die Realisierung von Neu- und Ausbaumaßnahmen 150ff. ist ein wesentlicher Faktor für zusätzliche Netzkapazität. Hier können wir ein Potenzial von zusätzlich mehr als 180 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) und damit die Voraussetzung für Mehrverkehr und für neue Angebotskonzepte schaffen. Notwendige Projekte hierfür sind im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans des Bundes enthalten und werden sukzessive nach Mittelverfügbarkeit umgesetzt. Zusätzliche Maßnahmen, wie z. B. weitere Ausbauten zur Ermöglichung des Deutschland-Takts oder Streckenausbauten im Zuge des Strukturstärkungsgesetzes, ergänzen diese Vorhaben. Daneben sind auch kleine und mittlere Maßnahmen wie das 740-m-Netz ein wesentlicher Hebel für Robustheit und Wachstum.
- **Digitale Schiene Deutschland (DSD):** Mit dem flächendeckenden Ausrollen des europäischen Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) in Verbindung mit digitalen Stellwerken (DSTW) sowie dem digitalen Bahnbetrieb können wir ein Potenzial von zusätzlichen Trassenkilometern heben – ohne neue Gleise zu bauen. DSD 65f. beinhaltet die Fertigstellung laufender ETCS-Projekte, die Umsetzung des sog. Starterpakets und den industrialisierten Flächenrollout. Das Programm erhöht – neben der Kapazität – die Zuverlässigkeit, Produktivität und Interoperabilität der Eisenbahn in Deutschland und Europa.
- **Kapazitätsmanagement und kundenfreundliches Bauen:** Mit weiteren Zusatzmaßnahmen können wir die Betriebsleistung um weitere 70 Mio. Trkm (bezogen auf 2015) steigern. Ein wesentlicher Baustein hierfür ist ein verbessertes Kapazitätsmanagement. Darunter sind die Koordinierung der Kapazitätssteigerung, das kundenfreundliche Bauen, die verkehrliche Optimierung und die Reduzierung der Störungen zu verstehen. In der LuFV III existiert darüber hinaus erstmalig eine vertragliche Bezuschussung des kapazitätsschonenden Bauens in Form des Zusatzbedarfs »kundenfreundliches Bauen«. Durch diesen Zusatzbedarf wird die Reduzierung der Kapazitätseinschränkungen während stattfindender Baumaßnahmen weiter intensiviert.

Seit Inkrafttreten der LuFV III sind bedingt durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg massive Preissteigerungen zu verzeichnen, die es den EIU unmöglich machen, ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV III vollumfänglich zu erfüllen. Die EIU und der Bund sind aus diesem Grund in Verhandlungen hinsichtlich einer Anpassung der vertraglichen Rechte und Pflichten getreten. Zudem haben die EIU 2023 aufgrund der massiven Preissteigerungen und zur Erreichung einer verbesserten Qualität der Infrastruktur zusätzliche Eigenmittel für Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsleistungen auf Basis einer Unbedenklichkeitserklärung des Bundes verausgabt. Mit der Nachtragsvereinbarung zur LuFV III soll in der Übergangsphase zwischen der LuFV III in der bisherigen Fassung und einer zukünftigen, gänzlich neuen Nachfolgevereinbarung, geplant ab 2025, die Grundlage für eine Finanzierung insbesondere der nachfolgend genannten Maßnahmen geschaffen werden:

- die Finanzierung von Planungs- und Bauleistungen im Rahmen der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren,
- die zusätzliche (anteilige) Finanzierung von Instandhaltungsleistungen durch Bundesmittel,
- die Finanzierung von zusätzlichen Ersatzinvestitionen als Folge von Preissteigerungen 2023 und 2024 sowie
- die Ablösung von 2023 durch die EIU vorfinanzierten Maßnahmen.

Die abschließende Abstimmung mit dem Bund und die damit verbundene parlamentarische Befassung verzögern sich aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 und sollen nach dem geplanten Inkrafttreten der BSWAG-Novelle sowie des Bundeshaushalts 2024 erfolgen.

Ausbau Flotte und Werke

Für eine starke Schiene investieren wir fortlaufend in die Modernisierung und Neuanschaffung von Zügen. Um dem steigenden Instandhaltungsbedarf der wachsenden Flotte gerecht zu werden, werden bestehende Instandhaltungswerke ausgebaut und in neue Standorte für die betriebsnahe Instandhaltung investiert, um dadurch die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der ICE- und Intercity-Züge sicherzustellen.

Neue Standorte, größere Hallen und erweiterte Werkstätten an Bestandsstandorten sowie neue Wartungseinrichtungen an dezentralen Stützpunkten sorgen dafür, dass die Züge künftig schneller und besser instand gehalten werden können. Bei der Planung der neuen Standorte ist die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wie auch der Menschen vor Ort für uns selbstverständlich.

Ergänzend zum Ausbau der Werke optimieren wir unsere Prozesse und nutzen die Chancen der Digitalisierung und Automatisierung auch für die betriebsnahe Instandhaltung.

Neben unseren Werken investieren wir auch in Fahrzeuge. 2024 sind 35 ICE-Züge zu unserer Flotte hinzugekommen (inkl. 23 ICE 4). Die letzten zwei ICE 4 der insgesamt 137 bestellten Fahrzeuge werden im ersten Quartal 2024 ausgeliefert.

Ende 2023 waren 16 ICE 3neo im Einsatz. Mit der steigenden Anzahl neuer Fahrzeuge erhöhen wir die Zuverlässigkeit unserer Flotte und schaffen zusätzliche Sitzplatzkapazitäten für Reisende.

Zudem läuft die Modernisierung der ICE-T-Flotte zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und für mehr Komfort an Bord. Hierzu zählen bspw. die Verbesserung von Antriebskomponenten zur Verfügbarkeitssteigerung sowie die Umrüstung auf ETCS Baseline 3, um den Einsatz auf entsprechenden Streckennetzen zu ermöglichen.

Darüber hinaus haben wir gemeinsam mit zwei Herstellern von Januar bis Juli 2023 je ein Fahrzeugkonzept für eine zukünftige Hochgeschwindigkeitsflotte entwickelt. Ende 2023 wurde mit einer neuen Ausschreibung für die Entwicklung, den Bau und die Zulassung die nächste Projektphase auf dem Weg zum Hochgeschwindigkeitsverkehr der Zukunft eingeläutet. Die neue Zuggeneration soll ab Anfang der 2030er-Jahre zum Einsatz kommen und ist integraler Bestandteil des Deutschland-Takts. Die neue ICE-Generation ersetzt dabei den ICE 1 und ICE 3. Dabei setzen wir auf maximal 400 m lange, mindestens 300 km/h schnelle, einstöckige Züge mit rund 940 Plätzen, die neue Maßstäbe für die Fahrgäste wie auch bei der Energieeffizienz und der technischen Verfügbarkeit setzen sollen.

Mit der Umsetzung der verkehrlichen Ziele der Starken Schiene bei DB Regio wird eine signifikante Erhöhung der Reisendenzahlen angestrebt. Die zusätzliche Nachfrage werden wir sowohl durch eine mittelfristig erhöhte Auslastung der Züge als auch durch einen Kapazitätsausbau der Fahrzeugflotte bedienen. Auch im Regionalverkehr investieren wir (zusammen mit den Aufgabenträgern) weiter in Flotten und Werke. In den nächsten Jahren erfolgen umfangreiche Modernisierungen an den Fahrzeugen der S-Bahnen Berlin, Köln, Rhein-Main und Stuttgart sowie im Regionalverkehr im Netz Nord-Süd (Berlin-Brandenburg) und im E-Netz Oberelbe. Neben einer Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit und des Komforts der Fahrzeuge ermöglichen wir dadurch auch eine höhere Auslastung.

Für den Verkehrsvertrag der S-Bahn Hamburg ist mit dem Aufgabenträger bis Ende 2026 eine Erweiterung der Fahrzeugflotte vorgesehen. Ab 2024 werden im Rahmen von Mietmodellen zudem Neufahrzeuge für die Netze Donau-Isar, Franken-Südthüringen und MoselLux (Mosel/Luxemburg)

in Betrieb genommen. Zusätzlich werden ab 2025 in den Pfalznetzen Batterietriebzüge eingesetzt, die lokal emissionsfrei betrieben werden können und damit einen noch klimafreundlicheren Regionalverkehr ermöglichen. Im Rahmen von gewonnenen Verkehrsverträgen werden zur Bedienung der Mehrleistungen weitere ein- oder mehrstöckige Triebzüge beschafft.

Zur Erhöhung der Zugkapazitäten im bestehenden Streckennetz werden Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet. So wurden 2023 bereits erste Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart mit dieser Technik ausgestattet. Ab 2024 folgt dann die Ausrüstung der weiteren Fahrzeuge der S-Bahn Stuttgart sowie der Fahrzeuge der S-Bahn Hamburg.

Zur Erhaltung und Erweiterung der Instandhaltungskapazitäten in den nächsten Jahren wird auch im Regionalverkehr in die Werkstattinfrastruktur investiert. Schwerpunkte bilden hierbei bis 2025 die Werkstätten in Berlin-Lichtenberg, Nürnberg, Tübingen und Ulm. Bis 2030 sind Investitionen an den Standorten Köln, Hof, Kiel und der S-Bahn München geplant.

Die Kommunikation zur Umsetzung der Maßnahmen erfolgt über die üblichen Wege, wie bspw. über Presseinformationen.

Starke-Schiene-Ziele

TCFD

Jedem Ausbaustein der Starken Schiene liegen konkrete Maßnahmen zugrunde. Für die operative Steuerung wurde je Ausbaustein ein:e Bauleiter:in mit Verantwortung für die Ausgestaltung der Maßnahmen sowie deren operative Umsetzung gegenüber dem Vorstand benannt. Die Ausbausteine wurden in der Mittelfristplanung des DB-Konzerns verankert. Den Zielbeitrag steuern wir mit Key Performance Indicators (Steuerungskennzahlen). Diese Messung erfolgt kontinuierlich.

Basis sind die verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung:

- Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr,
- Steigerung des Marktanteils der Schiene auf 25 % am Güterverkehr.

Zusätzlich werden die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung durch Umstellung des Bahnstroms auf 100 % erneuerbare Energien, die Elektrifizierung von Bahnstrecken und die Anschaffung von alternativ bzw. hybrid angetriebenen Lokomotiven unterstützt.

Starke Schiene

Wir verfolgen die Zielerreichung der Strategie Starke Schiene anhand der für uns relevanten Steuerungskennzahlen. Diese haben wir 2023 nachgeschärft und betrachten im Kontext der Starken Schiene zukünftig 14 statt bisher zehn DB-spezifische Zielgrößen. Dadurch wollen wir den Umsetzungsstand der Starken Schiene noch besser messen und steuern:

- **Infrastruktur:** Eine wichtige inhaltliche Ergänzung haben wir durch die zusätzliche Aufnahme der Zustandsnote im Hochleistungsnetz in das Top-Ziele-Set vorgenommen. Der hohe Fokus auf die Zustandsverbesserung in der Infrastruktur wird damit auch in unserem Top-Ziele-Set abgebildet und der Fortschritt bei der Generalsanierung in verständlicher Notenlogik messbar gemacht.
- **Personenverkehr:** Die Reisendenpünktlichkeit von DB Fernverkehr wird als neues Top-Ziel ergänzt, um neben der betrieblichen Qualitätsmessung auch die Performance aus Sicht des Kunden in unseren Top-Zielen abzubilden. Damit orientieren wir uns auch an Branchenstandards, z. B. bei Flugreisen.

- **Nachhaltigkeit:** Für die Erhöhung der ESG-Konformität werden unsere Top-Ziele außerdem im Bereich Mitarbeitende um den Anteil von Frauen in Führung und im Bereich Klima um die absoluten Treibhausgasemissionen erweitert.

Neben den Ergänzungen nehmen wir zwei inhaltliche Anpassungen vor:

- **Verkehrsverlagerung:** Um die Verlagerungseffekte bei DB Fernverkehr noch zielgenauer zu erfassen, orientieren wir uns in der Steuerung an der Verkehrsleistung gemessen in Personenkilometern (Pkm) anstelle der Anzahl der Reisenden.
- **Kundenzufriedenheit:** Den Ausweis der Kundenzufriedenheit stellen wir von Zufriedenheitsindex-(ZI-)Punkten auf eine verständlichere Logik in Schulnoten um. Damit orientieren wir uns auch an branchenüblichen Benchmarks.

GRI

TCFD

Top-Ziele der Strategie Starke Schiene (1/2)

Was wollen wir erreichen?	Was ist das Ziel?	Was tun wir dafür?
VERKEHRSVERLAGERUNG		
Verdopplung der Verkehrsleistung im Fernverkehr (bezogen auf 2015)	> 70 Mrd. Pkm	– Umsetzung Deutschland-Takt – mehr Bahn für Metropolen und Regionen durch zuverlässige, schnellere und häufigere Verbindungen. – Verkürzung der Reisezeit zwischen vielen Großstädten durch zusätzliche Sprinterverbindungen.
Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr (Schiene)	> 2,5 Mrd. Reisende	– Zuverlässigere, schnellere und häufigere Verbindungen. – Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge in Kooperation mit Aufgabenträgern.
Erhöhung der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr (in Deutschland)	Aktuell kein Zielwert	– Ausbau Aktivitäten als Bahnlogistiker und Operateur, Angebot von Schienenlogistiklösungen. – Weiterentwicklung des Einzelwagenverkehrs.
Erhöhung der Kapazität im Schienennetz	> 1,4 Mrd. Trkm	– Ausbau der Netzkapazität. Das umfasst auch Netzkonzeption 2030 und Deutschland-Takt. – Umsetzung von kleinen und mittleren Maßnahmen (z. B. Überleitstellen, Gleiswechselbetriebe), um die Leistungsfähigkeit im Netz kurzfristig zu verbessern.
Verbesserung der Zustandsnote im Hochleistungsnetz	≤ 2,5	– Verstetigung der Instandhaltungs- und Investitionsmittel. – Generalsanierung des Hochleistungsnetzes.
		– Mehr Sitzplätze durch den Umbau von bestehenden Zügen und die Beschaffung neuer Züge. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Bessere Anbindung von Tür zu Tür im Schulterschluss mit unseren Partnern durch Integration neuer Mobilitätsformen. – Intuitiv einfache Reisebegleitung im Alltag durch intermodale Mobimeo-Technologie. – Ausbau von Produktionskapazitäten durch Investitionen in Multisystemlokomotiven, Güterwagen sowie Automatisierung und Digitalisierung. – Wachstum auf europäischen Top-Korridoren durch länderübergreifende Steuerung von Verkehren mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen. – Vorantreiben der Digitalisierung (z. B. Flächenrollout von ETCS, DSTW und digitaler Bahnbetrieb). – Vorhandene Kapazitäten besser nutzen: weniger Störungen auch durch Generalsanierungen im Hochleistungsnetz, kapazitätsschonendes Fahren und Bauen sowie verkehrliche Optimierung. – Umstellen des Instandhaltungsregimes.

Starke Schiene

Top-Ziele der Strategie Starke Schiene (2/2)

Was wollen wir erreichen?	Was ist das Ziel?	Was tun wir dafür?	
KUNDE			
Erhöhung der Kundenzufriedenheit (Schulnote)	$\leq 2,0$ (DB Fernverkehr) $\leq 2,0$ (DB Regio Schiene) $\leq 2,5$ (DB Cargo)	Verbesserung des Kundenerlebnisses durch Ausweitung von digitalen und persönlichen Services und (Reisenden-)Informationen.	Steigerung der Aufenthaltsqualität an Bahnhöfen durch neue Wartebereiche, mehr Sauberkeit und Sicherheit sowie Ausweitung der Angebotsvielfalt und Einbindung neuer Mobilitätsformen.
Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit	$\geq 80\%$ (DB Fernverkehr) $\geq 95\%$ (DB Regio Schiene) $\geq 77\%$ (DB Cargo in Deutschland)	- Kurzfristige Entschärfung von Engpässen, u. a. durch die Ertüchtigung hochbelasteter Infrastruktur mit gezielten Instandhaltungsmaßnahmen. - Optimierung des Baustellenmanagements für pünktliche Reise- und Transportketten. - Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität, u. a. durch den Ausbau der Instandhaltungskapazitäten.	- Einführung unterstützender Systeme, u. a. Implementierung intelligenter Prognosesysteme (Big Data) zur frühzeitigen Reaktion auf Störungen. - Digitale Weiche 2.0 zur rechtzeitigen Erkennung von sich anbahnenden Fahrbahnstörungen. - Maßnahmenpaket zur Reduzierung der Störbestehenszeit.
Verbesserung der Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	$\geq 84\%$	Siehe »Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit«	Siehe »Verbesserung der betrieblichen Pünktlichkeit«
MITARBEITENDE			
Steigerung der Mitarbeitenden-zufriedenheit	$\geq 3,7$ Zi	- Verankerung des »Kompasses für ein Starkes Miteinander«. - Beteiligung der Mitarbeitenden im Rahmen des Ausbausteins »15 Ausbausteine der Mitarbeitenden«. - Sicherstellung moderner und attraktiver Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen.	Fortführung der Mitarbeitendenbefragung inkl. Folgeprozess in 2025, um in den Teams miteinander Veränderungen umzusetzen, sowie Fortführung des Kulturbarometers als strategisches Instrument zur Organisationsentwicklung.
Erhöhung des Anteils von Frauen in Führung	$\geq 30\%$ bis Ende 2024 (Frauenanteil in Führungspositionen gem. Führungspositionen-Gesetz II [FüPoG II])	Gezielte externe Rekrutierung, u. a. durch den DB Weltfrauenmonat, Direct Search und Kooperationen mit Frauen- und Karrierenetzwerken.	- Attraktive Arbeitsbedingungen, u. a. durch die Flexibilisierung von Arbeitszeit und Arbeitsort sowie Jobsharing. - Interne Bindungs- und Entwicklungsmaßnahmen, u. a. Nachfolgeplanung und Karriereprogramme für Frauen.
KLIMA			
Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland	100 % (bis 2038)	Ersatz auslaufender Kraftwerksverträge durch erneuerbare Energien.	Ausbau und Digitalisierung des Bahnstromnetzes zur Einspeisung zunehmend volatilerer Energiequellen.
Reduzierung der absoluten Treibhausgasemissionen (Scopes 1–2)	$0^{1)}$ (bis 2040) (Systemverbund Bahn)	- Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Bahnstrom und in Gebäuden. - Ausbau der Elektrifizierung unserer Bahnstrecken. - Ausstieg aus dem Diesel durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebe.	Einstieg in die Wärmewende durch den sukzessiven Austausch fossiler Heizanlagen durch klimafreundliche Alternativen wie bspw. Wärmepumpen.
WIRTSCHAFTLICHKEIT			
Rendite (ROCE) oberhalb der Kapitalkosten	$\geq 5,7\%$	- Umsetzung aller zur Realisierung der Starken Schiene notwendigen Investitionen und Ausgaben. - Umfassende Effizienzsteigerungsprogramme in den einzelnen Vorstandsressorts.	Transformation DB Cargo.
Gewährleistung der finanziellen Stabilität (Tilgungsdeckung)	$\geq 20\%$	Verbesserung der Ergebnissituation durch striktes Kostenmanagement, Effizienzsteigerungen und Leistungsausbau.	- Transformation DB Cargo. - Anpassungen im Konzernportfolio.

¹⁾ Nach Neutralisation der unvermeidbaren Restemissionen von höchstens 10 % der absoluten Emissionen gegenüber 2019.

PRODUKTQUALITÄT UND DIGITALISIERUNG

Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland) —→ 59

Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns —→ 59

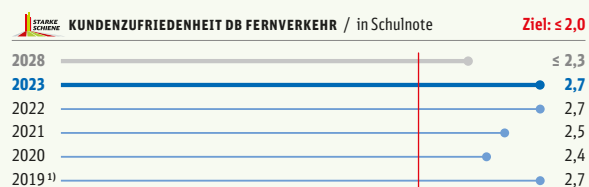
Digitalisierung und Technik —→ 63

Konzernsicherheit —→ 67

GRI

Kennzahlenübersicht (Schiene in Deutschland)

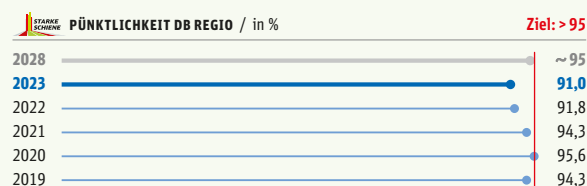
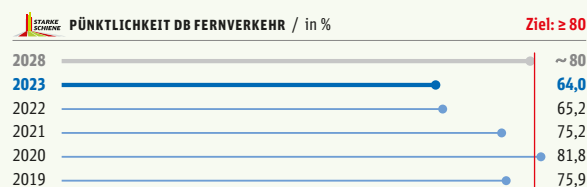
Kundenzufriedenheit



¹⁾ Juli – Dezember 2019.

— Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

Pünktlichkeit



— Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

GRI

Kunden im Mittelpunkt unseres Handelns

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Eine hohe Produktqualität ist eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Umsetzung unserer **Strategie Starke Schiene** 52ff. Zu den größten Hebeln zur Steigerung der Produktqualität zählen eine hohe Pünktlichkeit, der Einsatz moderner Fahrzeuge, eine verlässliche und umfassende Kunden- und Transportinformation, die Qualität und Zuverlässigkeit der angebotenen Dienstleistungen sowie angemessene Beförderungs- und Transportzeiten. Aus diesem Grund investieren wir weiter kontinuierlich in unsere **Flotten und die Infrastruktur** 54ff. und

optimieren die Zusammenarbeit mit unseren Zulieferern und Branchenpartnern. Dabei werden die Chancen der Digitalisierung intensiv genutzt.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit hat einen besonders hohen Stellenwert, da sie der maßgebliche Einflussfaktor der Kundenzufriedenheit ist und somit einen positiven Beitrag zur Erfüllung unserer Kundenansprüche auch im Kontext eines steigenden Mobilitätsbedarfs leistet. Nur wenn unsere Verkehre nachhaltig mit einem hohen Pünktlichkeitsgrad erbracht werden, werden Reisende langfristig das Verkehrsmittel Schienenverkehr nutzen und somit den Erfolg einer nachhaltigen Verkehrswende garantieren. Darüber hinaus

ist die Pünktlichkeit der wesentliche Stabilitätsfaktor der Produktionssysteme. V. a. im Fern- und Güterverkehr führen Unpünktlichkeiten zu gestörten Fahrzeug- und Personalumläufen, die wiederum negativ auf die Instandhaltungszuführung wirken. Dadurch werden Kapazitäten und Ressourcen gebunden, die dringend für das angestrebte Verkehrswachstum sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr benötigt werden. Aus wirtschaftlicher Sicht minimiert ein hohes Pünktlichkeitsniveau zudem das Risiko von Pönalezahlungen im bestellten Personennahverkehr sowie Entschädigungen über Fahrgastrechte im Personenfernverkehr.

Der Stellenwert der Pünktlichkeit zeigt sich auch darin, dass sie mit ein bestimmender Faktor bei der Ermittlung der Höhe der variablen Vergütung der Führungskräfte 96f. ist.

Die Verbesserung der Pünktlichkeit bedarf einer kontinuierlichen internen Steuerung. Diese erfolgt auf Basis der Anzahl Verspätungsfälle und ergänzender Kennzahlen, die u. a. die Netzkapazität und Verfügbarkeiten berücksichtigen. Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zug-/Busfahrt die Ist-Ankunftszeit im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Ein Halt wird als pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als sechs bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Min. überschritten wird. Die Ankunft der planmäßigen bzw. der bis zu der definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen. Die Pünktlichkeitswerte werden täglich erfasst und zusammen mit weiteren Steuerungskennzahlen den Führungskräften und Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Die Ist-Entwicklung wird dabei den aus der Strategie abgeleiteten Zielen gegenübergestellt, um negative Abweichungen, aber auch positive Entwicklungen zeitnah zu identifizieren.

Im Rahmen von kaskadierten geschäftsfeldinternen sowie geschäftsfeldübergreifenden Performance-Dialogen, Vorstands- und Aufsichtsratssitzungen sowie Lageberichten an den Vorstand und Aufsichtsrat wird dann die Entwicklung der Steuerungskennzahlen dargestellt, um Steuerungsimpulse zu setzen und fokussierte Entscheidungsbedarfe sowie Gegensteuerungsmaßnahmen abzuleiten. Zudem werden der Fortschritt der vereinbarten Maßnahmen und die Maßnahmenwirksamkeit anhand der weiteren Ist-Entwicklung kontinuierlich aufgezeigt.

Neben der internen Berichterstattung kommunizieren wir Themen zur Pünktlichkeit und Produktqualität u. a. auch zum Zweck von Transparenz und der Darstellung verkehrspolitischer Positionen im Rahmen unseres Stakeholderdialogs.

Der DB-Konzern hat mit der Festlegung von langfristigen Pünktlichkeitszielen für den Schienenpersonenfern-, Schienenpersonennah- und Schienengüterverkehr im Rahmen der Strategie Starke Schiene eine eindeutige Verpflichtung zur Weiterentwicklung der Produktqualität abgegeben. Um diesem Bekenntnis und der unternehmerischen Pflicht der Unternehmensplanung hinsichtlich der Qualität Rechnung zu tragen, werden die Top-Maßnahmen zur Sicherstellung der Zielerreichung und deren Finanzierung jährlich in der Mittel- und Langfristplanung festgelegt und durch den Vorstand beschlossen.

Neben den unterschiedlichen Facetten der Produktqualität sind die kontinuierlichen Optimierungen des Preis-Leistungs-Verhältnisses und Produktinnovationen insbesondere in der Digitalisierung 63ff. maßgeblicher Hebel zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir arbeiten intensiv an der Erbringung unserer Leistungen und konzentrieren uns auf die Optimierung der Produkt- und Servicequalität. Unseren Kund:innen bieten wir ein umfassendes Angebot für ihre Informationsbedürfnisse. Ziel ist es, unsere Produkte zu einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten, um die Erwartungen unserer Kund:innen zu erfüllen. Dabei stehen Maßnahmen im Fokus, die die Qualität unserer Leistungen, die Effizienz unserer Prozesse und die Wirtschaftlichkeit steigern.

Um den Erfolg der Maßnahmen aus der Sicht unserer Kund:innen zu beurteilen, betrachten wir unmittelbare Indikatoren wie Umsatz, Reisendenzahlen und Zufriedenheit entlang des Reiseerlebnisses. Auch die Ergebnisse regelmäßiger Kundenbefragungen dienen der Erfolgsmessung und zeigen Verbesserungspotenziale auf.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Entwicklung im Berichtsjahr

KUNDENZUFRIEDENHEIT / in Schulnote	2023	2022	2021
DB Fernverkehr	2,7	2,7	2,5
DB Regio (Schiene)	2,2	2,2	2,0
DB Regio (Bus)	2,0	2,2	2,1
DB Cargo	2,8	2,7	2,5
DB Netze Personenbahnhöfe (Reisende/Besucher:innen)	2,5	2,4	2,4
DB Schenker	2,2	2,5	2,6

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Strategie Starke Schiene haben wir die Darstellung der Kundenzufriedenheitswerte einheitlich auf Schulnoten umgestellt. Diese bilden die Zufriedenheit der Kunden auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden) ab. Gleichzeitig wurden die Kundenzufriedenheitskennzahlen bei DB Fernverkehr und DB Regio (Schiene) inhaltlich noch stärker auf das Kundenerlebnis ausgerichtet.

Eines der Top-Ziele des DB-Konzerns 56ff. ist es, eine dauerhaft hohe Kundenzufriedenheit zu erreichen. Dabei spielen im Personenverkehr neben der Entwicklung von betrieblichen Kennzahlen, wie z. B. Pünktlichkeit und Auslastung, der Ticketkauf, das Angebot, die Platzverfügbarkeit, der Komfort und die

Informationsbereitstellung eine wichtige Rolle. Die regelmäßige Messung der Kundenzufriedenheit ist von großer Bedeutung. In regelmäßigen Performance-Dialogen werden die Ergebnisse des gesamten Reiseerlebnisses betrachtet und eine effiziente Steuerung der Kundenzufriedenheit sichergestellt. Die Erhebungen erfolgen jeweils anonym und durch unabhängige Marktforschungsinstitute. Ziel ist eine direkte Befragung nach Abschluss der Reise, um Zusammenhänge von Kaufentscheidungen und Wiedernutzung besser bewerten zu können. Die identifizierten Zufriedenheitstreiber werden dabei untereinander in ein Ranking gebracht.

Details zur Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) 121ff.

PÜNKTLICHKEIT

Entwicklung im Berichtsjahr

PÜNKTLICHKEIT / in %	2023	2022	2021
Schiene DB-Konzern in Deutschland	90,1	90,9	93,7
DB-Schienenpersonenverkehr in Deutschland	90,3	91,0	93,8
DB Fernverkehr	64,0	65,2	75,2
DB Regio	91,0	91,8	94,3
DB Cargo (Deutschland)	70,5	66,1	69,8
DB Regio (Bus)	85,2	86,0	83,9
DB Cargo	69,7	66,3	69,5
Reisendenpünktlichkeit (DB Fernverkehr)	68,9	69,3	76,8

Für die Messung der Pünktlichkeit erfassen wir kontinuierlich für jede Zug-/Busfahrt die Ist- im Vergleich zur Soll-Ankunftszeit. Die Ankunft der planmäßigen bzw. bis zu einer definierten Maximaldauer verspäteten Züge/Busse fassen wir im Pünktlichkeitsgrad zusammen.

2023 war ein Jahr mit großen Herausforderungen für die Qualität und Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland. Trotz großer Anstrengungen seitens der Eisenbahnverkehrs- sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sich die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr weiter verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die Schieneninfrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) ist v. a. aufgrund eines Investitionsrückstaus in vielen Bereichen des Netzes veraltet und störanfällig. Dies führt zu einer Vielzahl von Infrastruktureinschränkungen, die wiederum Zugverspätungen verursachen. Hinzu kommt, dass das bereits Mitte 2022 gestartete Programm zur Prüfung und zum [Austausch von schadhafte Betonschwellen](#) 149f. auch 2023 zu erheblichen Einschränkungen geführt hat. Aufgrund des hohen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume viele Langsamfahrstellen eingerichtet werden.

- **Intensive Bautätigkeit und instabile Bauplanungsprozesse:** Hohe Investitionen in das Schienennetz sind für mehr Stabilität und Zuverlässigkeit im Netz zwingend erforderlich. Daher wurde auch 2023 wieder ein sehr hohes Bauvolumen umgesetzt. Betroffen davon war u. a. das hochausgelastete Engpassnetz (u. a. Riedbahn, Schnellfahrstrecke Kassel—Fulda, Strecke Köln—Duisburg, Knoten Stuttgart), in dem Einschränkungen besonders hohe Negativeffekte auf die Betriebsqualität haben. Neben dem grundsätzlich hohen geplanten Bauvolumen belasteten 2023 v. a. kurzfristige Baubedarfe zusätzlich.
- **Hohe Netzauslastung:** Rund 25 % aller Züge durchfahren hochbelastete Streckenabschnitte, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind. Zudem sind einzelne Verkehrsknoten, die einen großen Einfluss auf das Gesamtnetz haben, wie z. B. Frankfurt am Main, Köln oder Stuttgart, aufgrund einer anhaltenden Verkehrsverdichtung v. a. im Nahverkehr hoch ausgelastet. Bereits kleine Störungen im betrieblichen Ablauf können hier zu großen Beeinträchtigungen der Betriebsqualität im Gesamtnetz führen.
- **Fehlende Robustheit im System:** Die aktuellen betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen zu vermehrtem dispositivem Zugverkehr. Wirken weitere Störeinflüsse auf den Betrieb, führt die fehlende Resilienz auch zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.
- **Angespannte Personalsituation:** Zudem führten 2023 zum Teil Personalbedarfsunterdeckungen bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen in Verbindung mit Baustellen und mehrfachen Streiks zu einer hohen dispositiven Last in den Leitstellen/-zentralen, was wiederum negativ auf die Betriebsqualität wirkte.

Wesentliche Verbesserungsmaßnahmen

Der DB-Konzern hat 2023 eine Vielzahl an Maßnahmen initiiert und umgesetzt, um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Diese Maßnahmen wirken häufig erst mittel- bis langfristig. Hinzu kommt, dass die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen durch die negativen Struktureffekte teils überkompensiert wird.

STABILISIERUNG DES BAHNBETRIEBS UND BESSERES BAUEN MIT SB²

Wir haben 2023 die Initiative SB² gestartet mit dem Anspruch, den Betrieb im Schienenverkehr wieder zu stabilisieren. Um wieder leistungsfähiger und pünktlicher zu werden, müssen wir in den nächsten Jahren auf einem noch höheren Niveau als bisher modernisieren und bauen. Allerdings sind dafür grundsätzliche Prozessänderungen und -verbesserungen erforderlich.



Der Hauptansatz ist hierbei die Implementierung einer neuen Logik für verbindliche und vorausgreifend getaktete Bauzeiten für Instandhaltung und Investitionen: der sog. Container-Ansatz. Dessen Hauptbestandteil ist die Konfektionierung von standardisierten Bauzeiten für Instandhaltung (IH-Container) und investives Bauen (Invest-Container), wodurch die Bauzeiten besser plan- und nutzbar sind. Durch die langfristige Einplanung der Bauzeiten im Fahrplan können EVU weit im Voraus zu Abweichungen informiert werden und diese auch an ihre Kund:innen kommunizieren.

Wir wollen durch koordinierte Investitionen den Anlagenzustand verbessern und diesen dann durch definierte Instandhaltungsintervalle mittels IH-Containern aufrechterhalten. Die entwickelten Containertypen gewährleisten eine stabile Verfügbarkeit der Infrastruktur mit anschließenden mehrjährigen baufreien Zeiträumen.

Eine kontinuierlich getaktete Instandhaltung beugt Störungen vor, da wir den Zustand unserer Anlagen besser im Blick haben. Investive Tätigkeiten sind frühzeitig und mit den erforderlichen Kapazitäten – auch für unsere Partner in der Bauwirtschaft – planbar. Der Start der Container-Logik für die Instandhaltung ist für das zweite Halbjahr 2024 vorgesehen. Die Einführung der Invest-Container soll hochlaufend bis zum Fahrplanjahr 2027 erfolgen, da aufgrund der Anmeldefristen für größere Bauvorhaben längere Vorlaufzeiten erforderlich sind. 2023 wurden die hierfür erforderlichen Maßnahmen definiert und eine funktionale, ressortübergreifende Programmstruktur geschaffen.

STARKES QUALITÄTSMANAGEMENT

Trotz massiver Anstrengungen und Investitionsprogramme erreichte die Qualität unserer Produkte 2023 einen Tiefstand. Dies spiegelt sich nicht nur in der Unzufriedenheit von Reisenden und der hohen Belastung unserer Mitarbeitenden wider, sondern gefährdet auch die Umsetzung unserer Wachstumsstrategie.

Im Projekt »Starkes Qualitätsmanagement für die DB« fokussieren wir uns auf priorisierte Kernprozesse und verbessern diese systematisch. Wir arbeiten im Schulterschluss mit den Prozessverantwortlichen vor Ort, decken Schwachstellen auf und legen wirksame Entscheidungs- und Eskalationspunkte fest. Gemeinsam mit den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten des DB-Konzerns wurden die Top-Prozesse ausgewählt, durch deren strukturelle Veränderung wir bereits kurz- und mittelfristig positive Effekte erzielen können und im Ergebnis zur nachhaltigen Steigerung der Qualität aus Sicht unserer Kund:innen beitragen.

Durch die Etablierung zusätzlicher Qualitätssicherungsinstrumente und -standards stellen wir Transparenz und Messbarkeit her. Im Prozess der Weichenerneuerung konnten wir so bspw. die Ursachen für Kapazitätsengpässe bei der Erstellung von Konstruktionsdokumenten identifizieren und gegensteuern. In Zukunft wird Mehrarbeit reduziert, indem bereits vorhandene Weichenskizzen bei baugleichen Weichen im Falle von 1:1-Tauschen wiederverwendet werden.

Frühzeitiges Steuern im Prozess der Fahrzeuginstandhaltung gewährleistet die Material- und Personalverfügbarkeit in der Planung und Durchführung von (Erst-) Revisionen. Konkret wird so insbesondere kurzfristigen Zugausfällen entgegengewirkt.

Zur Steigerung unserer Prozessqualität schaffen wir die Grundlage für durchgehende digitale Workflows und übergreifende Standards.

BETRIEBSSTABILISIERUNG BEI DB FERNVERKEHR DURCH VERBESSERTE PERSONALPROZESSE

Um den Betrieb bei DB Fernverkehr nachhaltig zu stabilisieren, haben wir u. a. die folgenden Personalprozesse optimiert:

- **Erhöhung Bereitschaften:** An stark belasteten Eisenbahnknoten und verspätungsanfälligen Einsatzorten werden zusätzliche Bereitschaften der Zugpersonale in die Planung mit aufgenommen.
- **Linienreiner Personaleinsatz:** Um Ausstrahleffekte verspäteter Mitarbeitender weiter einzudämmen, werden Zugpersonale vermehrt nur auf einzelnen Korridoren und Achsen eingeplant. Für die Triebfahrzeugführer:innen erfolgt die Schichtplanung dabei gekapselt und unter Berücksichtigung eines Linienbündels aus Zugleistungen mit ähnlichen Laufwegen. Im Bereich der Zugbegleiter:innen erfolgt die Planung unter der Berücksichtigung des korridorreinen Fahrens.
- **Robuste Personalübergänge:** Um das Risiko verspäteter Personalwechsel und damit eine Verspätungsübertragung auf andere Züge zu vermeiden, wurden die Pufferzeiten in den Schichten der Zugpersonale erweitert. Flankierend wurde für Zugbegleiter:innen und Bordgastronom:innen ein Puffer für auswärtige Nachtruhen durch Erhöhung der Mindestübernachtungslänge in die Schichtplanung aufgenommen. Ziel der Maßnahme ist es, auch im Verspätungsfall bis zu einer Stunde die gesetzlichen und tariflichen Ruhezeiten ohne Verspätungsübertragung auf Züge des Folgetages einhalten zu können. Seit der vollen Umsetzung der Maßnahme zur Jahresmitte 2023 konnten sowohl für die Zugbegleiter:innen und Bordgastronom:innen als auch für die Triebfahrzeugführer:innen die personalbedingten Verspätungsfälle reduziert werden.

Digitalisierung und Technik

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Fokus auf Digitalisierung und Technik

Unsere Digital- und Technikstrategie ist darauf ausgerichtet, ein hochintelligentes Mobilitätsnetzwerk zu entwickeln – vernetzt, automatisiert und kundenorientiert. Reisen sollen sich in Zukunft praktisch »wie von selbst« planen und bei Abweichungen in Echtzeit an veränderte Gegebenheiten anpassen. Dafür müssen unsere Digitalisierungsprozesse als intelligentes Gesamtsystem verstanden und gestaltet werden – eine langfristige Entwicklung.

Die Use Cases zeigen, wo Digitalisierung und Technik der Schlüssel zum Erfolg für die Starke Schiene  52ff. sind. Einige davon stehen im besonderen Fokus:

- Der digitale Bahnbetrieb, weil er uns z. B. durch automatisierte Fahrplanung und Disposition robuster macht.
- Die digitale Instandhaltung, weil sie uns z. B. durch effizientere Materialwirtschaft und vorausschauende Planung schlagkräftiger macht.
- Die grüne Bahntechnik, weil sie uns z. B. durch einen klima- und umweltfreundlicheren Bahnbetrieb nachhaltiger macht. Basis dafür ist die Umsetzung von neuen technischen Maßnahmen in den Bereichen Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz. Beispiele hierfür sind Emissionsreduktionen durch alternative Antriebstechnologien, Energieoptimierungen für das Gesamtsystem und Kostenreduktionen für Komponenten durch Kreislaufwirtschaft.

Alle Vorhaben sind auf die nachhaltige Steigerung von Kapazität, Effizienz und Qualität ausgerichtet. Die Umsetzung geht mit einer neuen, im Kompass für ein Starkes Miteinander  92f. angelegten Kultur einher, die Ideen und Pläne für neue Arbeitswelten unterstützt und Begeisterung für neue Technologien fördert.

Die IT-Infrastruktur ist die Basis für die Entwicklung der Digitalisierung. Das Fundament der digitalen Infrastruktur für die Starke Schiene bilden fünf Elemente:

- **Konnektivität** als Grundlage für den Datentransfer und -austausch, denn die Starke Schiene braucht Highspeed-Kommunikation.
- **Cloud-Services** als Grundlage für schnell skalierbare und leistungsfähige Speicherdienste, denn die Starke Schiene braucht elastische IT-Ressourcen.
- **Cybersecurity** als Grundlage für kontinuierliche Sicherheit im stärker digitalisierten Bahnbetrieb, denn nur eine sichere Schiene ist eine starke Schiene.
- **Entwicklungsplattformen** als Grundlage für modulare Services, IT-Sicherheit und die Beschleunigung der Softwareentwicklung, denn die Starke Schiene braucht leistungsfähige IT.

- **Datenmanagement** als Grundlage für die rechtssichere, standardisierte und übergreifende Datennutzung, denn die Starke Schiene braucht einen unverstellten Blick auf den Systemverbund Bahn.

Im Zielbild haben die Mobilitätssysteme gelernt, selbstständig zu erkennen, zu berechnen und zu vernetzen – und damit alles permanent auf aktuellem Stand zu halten. Den Takt dafür bestimmt künstliche Intelligenz (KI), indem sie ein neuartiges Kapazitätsmanagement ermöglicht, Barrieren beseitigt und Anforderungen erfüllt, bevor diese überhaupt erkannt und formuliert werden. Die Fahrzeuge fahren hoch automatisiert, kommunizieren miteinander, updaten sich eigenständig und melden mögliche Defekte, noch bevor sie auftreten, mit neuer Sensorik, Drohnen und Robotern. Im Zusammenspiel mit einer modernisierten und digitalisierten Infrastruktur, die den bundesweiten Rollout des Zugbeeinflussungssystems European Train Control System (ETCS) sowie die Digitalen Stellwerke (DSTW) vorsieht, werden so die Weichen für die Zukunft des deutschen Schienennetzes gestellt.

Über die Schwerpunkte und den Fortschritt bei der Umsetzung sowohl der Use Cases als auch der Fundamente werden die Stakeholder im Rahmen von regelmäßigen Informationsveranstaltungen informiert. Der Fortschritt und die Wirksamkeit der Programm- und Technologieprojekte werden in regelmäßigen Reviews mit den verantwortlichen Geschäftsfeldern und Konzernfunktionen geprüft. Bei Bedarf werden Handlungsoptionen erörtert und beschlossen.

ÖKOSYSTEME UND PARTNERSCHAFTEN

Die Digitalisierung und der globale Wettbewerb sorgen für veränderte Marktbedingungen: Aufgrund stark verkürzter Innovationszyklen entwickeln sich Märkte schneller und der Innovationsdruck auf etablierte Marktteilnehmer steigt. Um in diesem Umfeld Wachstumspotenziale zu erschließen und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns sicherzustellen, ist es notwendig, ökosystemorientiert zu agieren. Der DB-Konzern steht für Innovationsoffenheit, die durch Partnerschaften mithilfe der DB Mindbox und der Beyond1435 GmbH systematisch ausgebaut werden. Dazu werden potenzielle Partner entsprechend den Bedürfnissen der DB-Geschäftsfelder ausgewählt und ihre Lösungen in unverbindlichen Pilotierungen verprobt. Sofern dies erfolgsversprechend ist, bietet sich über verschiedene Kooperationsmodelle eine Integration in die Wertschöpfung des DB-Konzerns an, um die Innovationskraft und Kompetenzen dieser Partner langfristig und verbindlich nutzbar zu machen. Entsprechend der Strategie Starke Schiene stehen die Bereiche Produktion und Nachhaltigkeit aktuell besonders im Fokus:



- **Nachhaltigkeit:** Entwicklung von innovativen, ökologischen und kundenorientierten Lösungen insbesondere im Bereich Klimaschutz.
- **Produktion:** Die Digitalisierung von Produktionsprozessen ermöglicht eine Steigerung der Effizienz und Effektivität von Betriebsabläufen. Dadurch können u. a. Kapazitätssteigerungen, eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Zügen sowie Kosteneinsparungen im Systemverbund Bahn realisiert werden. Als eine der ersten Initiativen wird der Aufbau einer zentralen IT-Plattform zur konzernübergreifenden Instandhaltung von Fahrzeugen vorangetrieben.

GRI INFORMATIONSSICHERHEIT

Ein zunehmend vernetztes globales Umfeld und die rasant fortschreitende Digitalisierung machen Informationssicherheit zur Priorität. Es ist für Unternehmen essenziell, Risiken rechtzeitig zu erkennen, frühzeitig Gegenmaßnahmen zu etablieren und auf Vorfälle schnell und entschieden zu reagieren. Unser oberstes Ziel ist der zukunftsfähige Schutz der informationstechnologischen (IT, z. B. Apps für Kunden) und operativ-technologischen (OT, z. B. Steuerungssoftware in Weichen) Infrastruktur. Verantwortlich für die Informationssicherheit im DB-Konzern ist der Chief Information Security Officer (CISO). Er berichtet an den Chief Information Officer (CIO) des DB-Konzerns und an den Vorstand. Damit wird die Aufmerksamkeit des Top-Managements für diese Themen sichergestellt. Zentrale Aufgabe sind die Weiterentwicklung der Informationssicherheit im DB-Konzern und der Aufbau einer nachhaltigen Informationssicherheitskultur. Dazu gehört die Etablierung zukunftsfähiger Prozesse, Maßnahmen und Lösungen auf Basis international anerkannter und umsetzbarer Standards, die für neue und bestehende IT-/OT-Projekte gleichermaßen gelten. Alle Lieferanten, die mit uns zusammenarbeiten, müssen zudem fest definierte Sicherheitsanforderungen gewährleisten. Das gilt für die Zusammenarbeit mit großen Cloud-Providern, etwa Microsoft Azure oder Amazon Web Services, ebenso wie für kleine und mittelgroße Lieferanten sowie für alle Zulieferer im Umfeld der [Digitalen Schiene Deutschland](#)  65f. Aufgrund der hohen Dynamik des Themas und der rasant fortschreitenden technologischen Entwicklung arbeitet der Bereich Informationssicherheit eng mit Universitäten zusammen, um Forschung und Nachwuchsausbildung zu fördern. Auch die nationale und internationale Vernetzung ist eine der Kernaufgaben in diesem Bereich, insbesondere im europäischen Eisenbahnverkehr. Beispiele sind die Zusammenarbeit mit den Schweizerischen Bundesbahnen SBB, großen deutschen DAX-Unternehmen sowie Universitäten wie der TU Berlin, der Führungsakademie der Bundeswehr und der Hochschule Mittweida.

DIGITALISIERUNGSPROJEKTE UND -KONZEPTE IM FOKUS

Künstliche Intelligenz im Kapazitätsmanagement

Der DB-Konzern hat moderne Technologien wie KI frühzeitig auf den Weg gebracht und bereits 2017 erste Anwendungen getestet. Wir setzen KI gezielt dort ein, wo sie den DB-Konzern ganz konkret besser macht – pünktlichere Züge, schnellere und präzisere Informationen für die Kund:innen, zuverlässigere Qualität. Der Einsatz von KI beginnt bereits bei der Planung und intelligenten Steuerung des Verkehrs und reicht bis zur Digitalisierung der Instandhaltung.

Nach erfolgreichen Pilotphasen gehen wir nun in die konkrete Umsetzung und den flächendeckenden Einsatz von KI. Ziel ist es, einzelne Leuchttürme zu einem intelligenten Netz zu verbinden und Pilotprojekte schnell, standardisiert und geschäftsfeldübergreifend in die Umsetzung zu bringen.

- **AI Factory:** Die Gründung einer AI Factory mit rund 150 Mitarbeitenden bestärkt dieses Ziel. Dies ergänzt die bereits bestehenden Initiativen in den Geschäftsfeldern.
- **Intelligentes Kapazitätsmanagement:** Betrachtet man das intelligente Kapazitätsmanagement, das eine Kombination von Tools in den Bereichen Fahrplan, Bahnbetrieb und Ex-Post-Analysen des Betriebs darstellt, so wurden 2023 über 100.000 Verspätungsminuten eingespart. Der Prozess des operativen Kapazitätsmanagements umfasst ein reguliertes Zusammenspiel zwischen den Leitstellen der EVU und der EIU. Dieses prozessuale Miteinander wird durch zwei verschiedene KI-Ansätze unterstützt, die unterschiedlichen Regularien und Zielsetzungen folgen. Beide Ansätze zielen auf eine Verbesserung der Pünktlichkeit. Die EVU stellen die Pünktlichkeit in den Mittelpunkt. Die Disponent:innen in der Infrastruktur streben eine übergreifend optimale Kapazitätsausnutzung an. D. h., sie versuchen eine möglichst gute Pünktlichkeit für alle auf dem Schienennetz verkehrenden Züge zu erreichen, ohne einzelne EVU zu bevorzugen. Dabei unterstützt das Assistenzsystem ADA-PMB in ausgewählten Pilotbereichen.
- **Einsatz von KI-Dispo:** Das in unserer AI Factory entwickelte Verfahren KI-Dispo unterstützt im Pilotbetrieb Leitstellendisponent:innen dabei, den Verkehr im Störfall möglichst effizient zu steuern. Die KI verarbeitet in Sekundenschnelle die aktuelle Betriebssituation auf Grundlage von rund 500 Informationen pro Minute und generiert daraus ihre Vorschläge. Sie simuliert auf Basis des Livebetriebs laufend die Entwicklung der Verkehrslage und meldet mögliche Konflikte frühzeitig. Die Disponent:innen können so eingreifen, bevor eine Störung eintritt. Ab 2021 kam das Verfahren bei den S-Bahnen Stuttgart, Rhein-Main und ab 2022 in München zum Einsatz, wodurch mehr als 58.000 Verspätungsminuten vermieden werden konnten. Das bedeutete im eng getakteten Netz der Metropol-S-



Bahnen eine signifikante Verbesserung. Aufgrund der positiven Ergebnisse aus dem Pilotprojekt sollen 2024 auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg sowie weitere Strecken pilotiert werden.

- **Reisendeninformation:** Auch bei der Reisendeninformation kommt KI zum Einsatz: Mittels Machine Learning und Big-Data-Technologie haben wir einen Algorithmus trainiert, der vorhersagt, wann, wo und warum Züge Verspätungen aufbauen. Täglich entstehen so rund 150 Millionen Prognosen für heute schon rund 20.000 Fahrten, die bspw. über den DB Navigator kommuniziert werden. KI analysiert zudem automatisiert Kundenfeedbacks, die über verschiedene Kanäle wie QR-Codes im Zug, den DB Navigator oder das ICE Portal eintreffen. In Echtzeit werden die Feedbacks gefiltert, nach Themen sortiert und schnellstmöglich an das Zugpersonal sowie Mitarbeitende in den Werken weitergeleitet. Dies ermöglicht schnellere und direkte Reaktionen.
- **Instandhaltung:** In der Instandhaltung setzen wir KI u. a. zur visuellen Ermittlung von Schäden bei DB Fernverkehr, DB Regio und DB Cargo ein.

Konnektivität

Bahnreisende erwarten immer selbstverständlicher exzellente Daten- und Mobilfunkverbindungen. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, schließt der DB-Konzern gemeinsam mit den Mobilfunkanbietern Lücken im Mobilfunknetz am Gleis und baut die Bandbreiten weiter aus. Der Ausbau kommt schneller voran als geplant:

- Bereits heute stellt die Telekom fürs Telefonieren und Surfen auf 97% der Hauptverkehrsstrecken des DB-Konzerns LTE mit mehr als 200 Mbit/s zur Verfügung. Der DB-Konzern und die Telekom hatten 2021 vereinbart, das gesamte Streckennetz des DB-Konzerns bis Ende 2026 lückenlos mit leistungsfähigem Mobilfunk zu versorgen: >200 Mbit/s auf fahrgastreichen, >100 Mbit/s auf sonstigen Strecken. Dazu wurden Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe auf den Weg gebracht.
- Vodafone-Kunden sollen bereits 2025 auf mindestens rund zwei Dritteln aller Strecken weitestgehend ohne Unterbrechung telefonieren und surfen können.

Basis dafür ist nicht nur der Mobilfunkempfang am Gleis, sondern auch die Verbesserung der Mobilfunk-Durchlässigkeit von Zügen. Der DB-Konzern hat dafür gemeinsam mit Partnern modernste Lasertechnologie entwickelt, um Scheiben bei Bestandszügen durch Lasern nachträglich durchlässig für Mobilfunk zu machen. Zum Schutz vor Wärme sind die Scheiben

dieser Züge mit einer hauchdünnen Metallschicht versehen. Diese Metallschicht ist für Mobilfunkwellen nur schwer zu durchdringen. Um sie durchlässiger zu machen, wird mit einem Laser eine feine Netzstruktur in die Metallschicht eingearbeitet. Durch das filigrane Muster gelangen Mobilfunksignale rund 100-mal besser ins Zuginnere als bisher. Den Wärmeschutz und damit den Komfort an Bord verändern die millimeterfeinen Linien nur minimal. Die Technologie ist aktuell bereits in einzelnen Regionalzügen in Bayern sowie Berlin und Brandenburg im Einsatz. DB Fernverkehr investiert zudem rund 50 Mio. €, um rund 70.000 Fensterscheiben in mehr als 3.300 Wagen nachträglich zu lasern. Neue Fernverkehrszüge und viele neue Nahverkehrszüge sind bereits mit mobilfunktransparenten Scheiben versorgt.

Der Datenverbrauch im Zug wird in den kommenden Jahren weiter deutlich zunehmen. Damit Reisende an Bord Telefon- und Datenverbindungen in der zukünftig üblichen Mobilfunkqualität erleben können, sind Gigabit-Übertragungsraten nötig. Auch die weitere Digitalisierung des Bahnbetriebs erfordert leistungsfähige Übertragungstechnologien am Gleis, denn das 5G-basierte Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) soll den 2G-basierten Mobilfunkstandard GSM-R ersetzen. Der DB-Konzern entwickelt daher gemeinsam mit Partnern ein Konzept, wie in Deutschland eine umfassende 5G-Mobilfunkinfrastruktur entlang der Gleise aufgebaut werden kann. Bis Ende 2024 erprobt das Förderprojekt »Gigabit Innovation Track« an einer gut 10 km langen Teststrecke, wie die notwendigen hohen Übertragungsraten für Reisende erreicht werden können und die dafür notwendige Infrastruktur ressourcenschonend und schnell aufgebaut werden kann.

Auch in der Zuginstandhaltung steigt der Bedarf an zuverlässiger 5G-Mobilfunkinfrastruktur. Dafür hat der DB-Konzern ein 5G-Campusnetz im Instandhaltungswerk Krefeld pilotiert. Damit kann eine gute Nutzbarkeit und eine hohe Qualität im Freifeld, im Werk und im/unter dem Zug hergestellt werden. Auch ein weiteres 5G-Campusnetzwerk für das hochmoderne Instandhaltungswerk Cottbus wurde inzwischen ausgeschrieben.

Digitale Schiene Deutschland

Digitalisierung, Automatisierung und KI sind die zentralen Schlüssel für eine höhere Kapazität und eine optimale Auslastung des Schienennetzes sowie die Steigerung von Qualität und Pünktlichkeit. Die Digitalisierung der Schieneninfrastruktur im Rahmen der Digitalen Schiene Deutschland (DSD) umfasst die Ausrüstung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Das Zielbild der DSD wird mithilfe verschiedener Technologien in zwei Stufen erreicht:

- Zunächst soll über die sog. Stufe 1 Plus eine digitale Basis in der Infrastruktur geschaffen werden. Diese umfasst Digitale Stellwerke (DSTW), das europäische Leit- und Sicherungssystem ETCS (Level 2) und hoch automatisiertes Fahren (ATO GoA2).
- Darauf aufbauend soll in der Stufe 2 die weiterreichende Digitalisierung angegangen werden: mit zugzentrischer Sicherungslogik für Fahren im optimalen Abstand, intelligenter Kapazitätsplanung und Verkehrssteuerung sowie vollautomatischem Fahren (ATO GoA4). Sowohl für die Stufe 1 Plus als auch die Stufe 2 sind neben Leit- und Sicherungstechnik (DSTW, ETCS) auch Übertragungssysteme (FRMCS, bbiP), moderne und einheitliche Bediensysteme (integriertes Leit- und Bediensystem; iLBS) und ETCS-Fahrzeugausrüstung entscheidend.

Die Umsetzung der DSD hat 2020 begonnen. Im Rahmen des sog. Starterpakets hat die konkrete Planung und Installation von ETCS und DSTW im Kontext des Digitalen Knotens Stuttgart (DKS), der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Durchfahrbarkeit des transeuropäischen Korridors Skandinavien–Mittelmeer (ScanMed) begonnen. Als erste Region Deutschlands wird Stuttgart die digitale Zugsicherungs- und Stellwerkstechnologie implementieren. Zur Unterstützung der korrespondierenden Fahrzeugumrüstung hat das BMDV eine Fahrzeugförderrichtlinie für die betroffenen Fahrzeuge im DKS veröffentlicht, sodass die Fahrzeugausrüstung 2022 beginnen konnte.

Nach Abschluss des Entwicklungsprojekts Sensors4Rail 2023 wird im Folgeprojekt Automated Train innerhalb der nächsten drei Jahre erstmalig eine voll automatisierte, fahrerlose Bereitstellungs- und Abstellfahrt realisiert. Dies umfasst u. a. das voll automatisierte Auf- und Abrüsten. Zudem wird mit sensorbasierter Hinderniserkennung der Eingriff in die Fahrzeugsteuerung demonstriert.

Das iLBS wurde im September 2023 erstmalig an einem Bedienstandort für den Regelbetrieb eingeführt. Es bündelt alle betriebserforderlichen Anwendungen und vereinheitlicht die Bedienung unabhängig vom Hersteller. Mit dieser Harmonisierung vereinfachen sich Bedienung, Schulung und Instandhaltung deutlich. Verbindlichkeit der DSD-Ausrüstungsplanung bis 2028 wurde durch Veröffentlichung im Rahmen aktualisierter Nutzungsbedingungen Netz im Juli 2023 geschaffen.

Wesentliche Neuerung der aktualisierten DSD-Rolloutplanung bis 2030 bildet die Berücksichtigung der Generalsanierung des Hochleistungsnetzes  148f. Hierdurch hält die Digitalisierung des Schienennetzes auf den Hochleistungskorridoren beschleunigt Einzug und ein frühzeitiger Kapazitätsgewinn soll realisiert werden. Darüber hinaus werden Obsoleszenz

und betriebliche Belange adressiert. Dafür ist die Digitalisierung des Schienennetzes ein entscheidender und unumgänglicher Schritt. Die DSD ist ein wesentlicher Hebel dafür, die Verkehrswende in Deutschland voranzubringen.

DB-Konzern als Teil von Europe's Rail

Europe's Rail ist die europäische Initiative zu Forschung und Innovation sowie Systemintegration im Eisenbahnsektor. Partnerschaftlich sollen Kosteneffizienz, Integration und Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors gestärkt werden, um die übergreifende Vision des europäischen Bahnsystems ohne Systembrüche zu erreichen. So wird u. a. an der Harmonisierung der Systemarchitektur wie auch an den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) gearbeitet. Weitere Schwerpunktthemen sind die Digitalisierung des Güterverkehrs mit der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) und die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik bis hin zum Automatisierten Bahnbetrieb (ATO).

Digitale Instandhaltung

Durch Digitalisierung und Automatisierung der Instandhaltung wird die Verfügbarkeit der Fahrzeuge und Anlagen erhöht.

- Die Digitalisierung der Fahrzeugflotten für eine bessere Zustandsüberwachung schreitet voran. Die Digitalisierung von rund 800 Fahrzeugen aus drei Baureihen wurde gestartet. Die ersten 350 Fahrzeuge wurden mit Sensorik bzw. Diagnoseboxen ausgerüstet, um Zustandsdaten aus den Fahrzeugen für zustandsbasierte Instandhaltung und damit bessere Asset-Produktivität, Verfügbarkeit und Kostenstrukturen zu nutzen. Bis Ende 2026 sollen alle Fahrzeuge umgerüstet sein und als Blaupause für weitere Baureihen dienen. Infolge von operativ getriebenen Repriorisierungen kommt es hier zu einer Verzögerung im Vergleich zur ursprünglichen Planung.
- Die digitale Flottensteuerung wird bei DB Regio als zentrales Element der digitalen Instandhaltung von Fahrzeugen implementiert. Der Rollout der Anwendung dLox zur technischen Erfassung von Schäden am Zug durch das Zugpersonal wurde nach erfolgreicher Nutzung bei DB Cargo auch bei DB Regio ausgerollt. Aktuell nutzen rund 28.000 Mitarbeitende bei DB Cargo und DB Regio die Anwendung im täglichen Betrieb.

- Die Automatisierung und Digitalisierung in den Werken nimmt Fahrt auf. 2023 ist die Anzahl automatisierter Überfahrmessanlagen auf elf Anlagen angewachsen. Ende 2024 werden insgesamt 14 sog. Radsatz-Messanlagen in Betrieb genommen. Alle Werke von DB Fernverkehr sowie nahezu alle Metropol-S-Bahnen bei DB Regio werden dann über diese modernen Anlagen verfügen, wodurch manuelle Tätigkeiten sowie die Werkaufenthaltszeit deutlich reduziert werden.
- Der Rollout des bei DB Fernverkehr erfolgreich eingeführten Systems zur KI-basierten Materialerkennung auf weitere Geschäftsfelder wurde gestartet. Die Anwendung DB.Mat.ID steht zukünftig rund 15.000 Mitarbeitenden der Instandhaltung zur Verfügung und vereinfacht die Materialsuche. Durch Abgleich eines Fotos mit einer Bilddatenbank wird das richtige Bauteil schnell und sicher identifiziert.
- Mit der Digitalisierung im Komponentenbereich der Fahrzeuginstandhaltung sind wir 2023 weiter vorangeschritten: Die 2022 in Kassel gestartete Einführung der digitalen Rückmeldung der Leistungserfassung wurde in weiteren Werkstätten ausgerollt. Zudem wurde die Grundlage geschaffen, um Anfang 2024 in der Radsatzwerkstatt Kassel mit der digitalen Erfassung von Prüfmerkmalen zu starten.

Konzernsicherheit

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Sicherheit ist ein Grundbedürfnis aller Menschen. Für unsere Kund:innen ist Sicherheit ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl des Verkehrsmittels. Für unsere Mitarbeitenden ist Sicherheit Voraussetzung für verantwortungsvolle und kundenorientierte Arbeit. Wir tragen täglich die Verantwortung für Millionen von Menschen und Gütern, die auf unserer Infrastruktur unterwegs sind. Der Schutz vor Angriffen, Diebstählen und anderen Straftaten entlang von Produktionsabläufen und Reiseketten ist oberstes Anliegen der Sicherheitsorganisation des DB-Konzerns. Die DB-internen Stellen stehen dabei im ständigen Dialog mit den Sicherheitsbehörden. Der kontinuierliche Lageaustausch der Konzernsicherheit mit dem Bundespolizeipräsidium ist rund um die Uhr gemeinschaftliche Aufgabe von DB-Konzern und Bundespolizei in unserem Sicherheitszentrum. Die Lage- und Einsatzzentralen in den Regionalbereichen der DB Sicherheit koordinieren regionale Sicherheitsthemen und sind 24/7 Ansprechpartner für die Geschäftsfelder, konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen und Behörden. Insgesamt sind bundesweit rund 6.000 Bundespolizist:innen und rund 4.500 DB-Sicherheitskräfte im Einsatz. DB-Konzern und Bundespolizei stellen kontinuierlich Mitarbeitende ein und erweitern die Ausbildungskapazitäten. Im September 2023 begannen

rund 100 Auszubildende die dreijährige Ausbildung zur Fachkraft für Schutz und Sicherheit. Damit sichern bundesweit rund 250 junge Menschen im DB-Konzern den Nachwuchs in diesem Aufgabenfeld. Ein weiterer Aufbau von bis zu 500 Sicherheitskräften ist zur Erfüllung der Pflichten aus dem KRITIS-Dachgesetz (Gesetz zum Schutz der Kritischen Infrastruktur) geplant. Im besonderen Fokus stehen der Aufbau und die Qualifizierung eigener Ressourcen und die Reduzierung des Einsatzes von Sicherheitskräften beauftragter Unternehmen. Die Besetzung der Stellen und Qualifizierung der Bewerber:innen ist im zweiten Halbjahr 2023 angelaufen. Neben der Ausbildung sind kontinuierliche Fortbildung und Training wesentliche Voraussetzungen für eine stabile Sicherheitslage. Alle im DB-Konzern eingesetzten Sicherheitskräfte werden den gesetzlichen Vorgaben entsprechend mindestens viermal jährlich mit insgesamt 24 Stunden Fortbildung geschult. Die Mitarbeitenden der DB Sicherheit haben 2023 über den gesetzlichen Rahmen hinaus je nach Tätigkeit bis zu 50 Stunden Fortbildung absolviert. Um in allen Situationen empathisch und deeskalierend vorgehen zu können, sind kontinuierliche Schulungen zu Deeskalation und Eigensicherung erforderlich. Zivil- und strafrechtliche Lehrinhalte dienen der Handlungssicherheit und werden im Kontext zu Grund- und Menschenrechten vermittelt. Zum professionellen und empathischen Umgang mit allen Menschen in Bahnhöfen und Zügen sind soziale und interkulturelle Kompetenzen Teil der Schulungen. Dabei ist die Vielfalt der Perspektiven und Kulturen bereits durch die Teilnehmenden gegeben: Bei der DB Sicherheit arbeiten Menschen aus mehr als 50 Ländern.

Die Zahl von Straftaten zulasten des DB-Konzerns und seiner Kund:innen liegt unter dem Vorjahresniveau (rund –10%). Angesichts der nach Wegfall der pandemiebedingten Einschränkungen wieder angestiegenen Fahrgastzahlen ist dies ein Beleg dafür, dass die Sicherheitskonzepte des DB-Konzerns einen positiven Effekt auf die tatsächliche und gefühlte Sicherheit haben. Auffällig ist der Rückgang von Hausrechtsverstößen (rund –28%), der die kontinuierliche Präsenz von Sicherheitskräften in Zügen und Bahnhöfen als wesentlichen Faktor für die Gewährleistung der Sicherheit bestätigt. Immer häufiger ergänzt Technik den für Sicherheit unverzichtbaren Faktor Mensch. Ob Videotechnik, Drohnen, Sensorik, Auswertung von Daten und Informationen mit künstlicher Intelligenz – auch im Sicherheitsbereich erweitern sich Möglichkeiten und verändern sich Berufsbilder. Auf insgesamt niedrigem Niveau ist die Zahl der Metalldiebstähle (rund +14%) sowie der Fahrkartenautomatenaufbrüche (rund +10%) angestiegen. Ein leichter Rückgang ist dagegen bei GraffitiStraftaten (rund –8%) zu verzeichnen.





SICHERHEIT IM DB-KONZERN

Der DB-Konzern gibt jährlich rund 200 Mio. € für die Sicherheit von Kund:innen und Mitarbeitenden aus.

Das konzernweite Programm Sicher unterwegs  69 fokussiert Maßnahmen, die eine spürbare Erhöhung der Sicherheit für Mitarbeitende sowie Kund:innen bewirken. DB Fernverkehr hat seit 2019 sukzessive die Unterstützung durch die DB Sicherheit an Bord der Fernverkehrszüge durch zusätzliche Beauftragungen ausgebaut. Zusätzliche Leistungen gab es insbesondere bei Anlässen wie Fußball-Fanreiseverkehr oder Großveranstaltungen, zunehmend aber auch an frequenzstarken Reisetagen im Regelbetrieb. Aktuell sind Mitarbeitende der DB Sicherheit sowohl im Nacht- als auch im Tagesreiseverkehr auf Fernverkehrszügen im Einsatz und unterstützen die Mitarbeitenden an Bord der Züge, steigern das Sicherheitsgefühl der Reisenden und leisten einen starken Beitrag zur Abwehr von kriminellen Handlungen. Damit erfüllen wir die Wünsche und Forderungen der Kund:innen, der Mitarbeitenden und der Interessenvertretungen.

Zum besseren Schutz der Mitarbeitenden werden verstärkt technische Anwendungen eingesetzt. DB Regio hat 2023 nach bisherigen Einzeltests mit Bodycams bei Zugpersonalen erstmals in größerem Rahmen in drei Regionen Einsatzpraxis und Wirksamkeit getestet. Das Ergebnis: Mit Bodycam ausgestattete Mitarbeitende sind nicht angegriffen worden. Allein die Präsenz der Bodycam hat nach Angaben der am Test Beteiligten zahlreiche kritische Situationen verhindert. Die Geräte werden ab 2024 bundesweit im Regelbetrieb eingeführt, zunächst auf freiwilliger Basis.

BEDROHUNGSMANAGEMENT 24/7

Mitarbeitende sollen ohne gesundheitliche Risiken und ohne Belastungen arbeiten können. Viele Mitarbeitende finden in ihrem unmittelbaren Arbeitsumfeld dafür nicht immer die richtige Ansprechperson. Seit 2021 stehen die Expert:innen des Bedrohungsmanagements den Mitarbeitenden rund um die Uhr als Ansprechpartner:innen bei Bedrohungen und persönlichen Belastungen zur Verfügung. Je nach Situation reichen die Aktivitäten von der Beratung über die Vermittlung von weiterführenden Hilfsangeboten bis zur unmittelbaren Intervention im Arbeitsumfeld oder Anforderung behördlicher Unterstützung. Ob erlebte Bedrohung vor, während oder nach dem Dienst oder Belastung aus dem persönlichen Umfeld: Speziell geschulte Mitarbeitende nehmen Meldungen auf und entscheiden über eine Intervention. 2023 verzeichnete das Team Bedrohungsmanagement rund 150 (im Vorjahr: rund 100) Kontaktaufnahmen. Davon erforderten wie im Vorjahr rund 50 eine weiterführende Betreuung, teils über mehrere Monate. Die Zunahme der Kontaktaufnahmen ist auf die zunehmende Bekanntheit des Angebots zurückzuführen.

KONTINUIERLICHER AUSBAU VON VIDEOTECHNIK IN ZÜGEN UND BAHNHÖFEN

Ein entscheidender Baustein für mehr Sicherheit ist der Einsatz von Videotechnik. Bis Ende 2024 wollen wir die Zahl der Videokameras in Bahnhöfen auf rund 11.000 erhöhen. Ende 2023 waren rund 10.000 Kameras an rund 800 Bahnhöfen installiert und damit mehr als je zuvor.

Der DB-Konzern investiert nicht nur in Quantität, sondern auch in Qualität: Aus Tausenden Blickwinkeln überschauen neue moderne Multisensorkameras den Alltag am Bahnhof und machen so das Reisen noch sicherer. Nach und nach werden daher auch ältere Videokameras durch moderne ersetzt. Zugriff auf die Aufzeichnungen hat ausschließlich die Bundespolizei.

Auch in den Zügen des Regional- und S-Bahn-Verkehrs steigt die Zahl der Kameras weiter: Inzwischen sorgen mehr als 50.000 Videokameras im Fall der Fälle für eindeutiges Beweismaterial. Damit ist der Innenraum von mehr als 80 % der Nahverkehrsflotte videoüberwacht – etwa ein Drittel mehr als 2017.

PRÄVENTIONSARBEIT

Immer wieder kommt es zu Unfällen an Bahnanlagen, weil Menschen die Gefahren von fahrenden Zügen, Geschwindigkeiten und elektrischer Spannung unterschätzen und Schutzabstände nicht einhalten. Halten sich bahnfremde Personen auf Gleisen auf, muss oft der Bahnbetrieb unterbrochen werden. Zum Schutz vor Unfällen und um Unterbrechungen des Bahnbetriebs zu vermeiden, setzt der DB-Konzern auf Aufklärung und Sensibilisierung. Nach der positiven Resonanz auf die seit 2020 neu etablierte Präventionsarbeit im Themenfeld Gefahren an Bahnanlagen hat der DB-Konzern die Präventionsteams personell verstärkt. Um noch mehr Präsenz zeigen zu können, aber auch mehr Ansprechpartner:innen für interne und externe Partner zu haben, wurde die Zahl der Präventionskräfte 2023 auf 24 verdoppelt. Schwerpunkt bleibt die Präsenz an Bahnhöfen und Bahnanlagen. Dort sowie in Schulen und kommunalen Einrichtungen sensibilisieren die Mitarbeitenden zum richtigen Verhalten an Bahnanlagen, klären zu Gefahren des Bahnbetriebs auf und arbeiten gemeinsam mit der Bundespolizei im Bereich der Kriminalprävention.

PRÄSENZ UND ENGE ZUSAMMENARBEIT MIT DER BUNDESPOLIZEI

Wir erhöhen weiterhin kontinuierlich die Präsenz eigener Sicherheitskräfte. Die aus Sicherheitskräften gebildeten Doppelstreifen und Einsatzteams werden in allen Regionen von mobilen Unterstützungsgruppen (MUG) mit besonderer Qua-



lifikation für anspruchsvolle Einsätze ergänzt. Über die verkehrsvertraglichen Vorgaben hinaus werden so die Sicherheitsbedürfnisse in Zügen und Bahnhöfen erfüllt. Im Rahmen der Ordnungspartnerschaft ist die Zusammenarbeit von Sicherheitskräften des DB-Konzerns und Beamt:innen der Bundespolizei weiter intensiviert worden. Gemeinsame Übungen, die Vermittlung von Qualifikationen für den Einsatz im Bahnbereich und die gemeinschaftliche Planung und Bewältigung von besonderen Lagen, z. B. beim Fußball-Fanreiseverkehr, sind Ausdruck der Ordnungspartnerschaft und leisten einen konkreten Beitrag für mehr Sicherheit im Bahnbereich.

ÜBERGRIFFE AUF MITARBEITENDE

Infolge der schrittweisen Einführung des Erfassungssystems Corporate Security Platform in den einzelnen Geschäftsfeldern ist die Vergleichbarkeit einzelner Werte zu Übergriffen auf Mitarbeitende mit dem Vorjahr eingeschränkt.

Die Zahl der Angriffe auf Mitarbeitende (einschließlich Androhungen und Versuchen) lag 2023 mit 3.144 Fällen (im Vorjahr: 3.140 Fälle) auf Vorjahresniveau. Der kontinuierliche Anstieg in den Vorjahren ist damit abgebremst. Die meistbetroffenen Berufsgruppen sind das Zugbegleitpersonal mit 62% sowie die Sicherheits- und Ordnungsdienste mit 31%. Wesentlicher Auslöser für Gewalt gegen Zugpersonal sind nicht vorhandene oder ungültige Tickets, für Gewalt gegen Sicherheitskräfte die Durchsetzung der Hausordnung. Mitarbeitende mit Bodycams sowie Sicherheitskräfte mit Schutzhunden wurden so gut wie nicht angegriffen.

AUSBAUSTEIN »SICHER UNTERWEGS«

Mit dem Mitarbeitenden-Ausbaustein »Sicher unterwegs« haben die Mitarbeitenden Sicherheit als zentrales Handlungsfeld des DB-Konzerns definiert. Durch die Zusammenarbeit der Konzernsicherheit mit den Geschäftsfeldern und in Abstimmung mit Mitarbeitenden werden Maßnahmen umgesetzt, die die Sicherheit für Mitarbeitende und Kund:innen erhöhen. 2023 stand weiterhin die Entwicklung der konzernweiten Sicherheitsplattform CSP (Corporate Security Plattform) im Mittelpunkt der Aktivitäten. Die CSP erlaubt eine schnellere Kenntnis von Gefahrenlagen, ein schnelleres und gezielteres Reagieren und dass durch kontinuierliche Auswertung gewonnene Lagekenntnisse unmittelbar in Sicherheitsmaßnahmen und langfristig in Sicherheitskonzepten einfließen. Inzwischen werden in der CSP Ereignisse und Vorfälle aller Mitarbeitenden mit Kundenkontakt erfasst. Neben den Schnittstellen zu den dienstlichen Kommunikationssystemen der Geschäftsfelder bietet ein webbasierter Zugang nach und nach immer mehr Mitarbeitenden die Möglichkeit, Ereignisse und Beobachtungen zu erfassen, auch wenn sie nicht in die geschäftsfeldspezifischen Systeme eingebunden sind. Ab

2024 komplettiert eine App auf den dienstlichen Endgeräten die Eingabemöglichkeiten für DB-Mitarbeitende. Die Einbindung aller Geschäftsfelder, der regelmäßige Austausch mit den initiiierenden Mitarbeitenden sowie die kontinuierliche Zusammenarbeit mit den Interessenvertretungen schaffen hohe Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft. Das macht die CSP zum organisatorischen und funktionalen Rückgrat der Sicherheit im DB-Konzern.

SICHERHEITSBAHNHOF SÜDKREUZ

DB-Konzern und Bundespolizei entwickeln ihre Sicherheitskonzepte kontinuierlich weiter. Der Bahnhof Berlin Südkreuz dient als Standort für die Erprobung neuer Technologien unter Praxisbedingungen. Dazu gehört die leuchtende Bahnsteigkante, die den Besetzungsgrad von Zügen signalisiert und vor einfahrenden Zügen warnt. Die App SafeNow, mit der Reisende Unterstützung anfordern können, steht seit Herbst 2023 auch Kund:innen im Hamburger Hauptbahnhof zur Verfügung.

Die Studie »Sichere Bahnhöfe für alle«, die der DB-Konzern 2023 im Zusammenhang mit dem Sicherheitsbahnhof hat erstellen lassen, beleuchtet unterschiedliche Nutzungsformen verschiedener Akteure im Hinblick auf subjektive und objektive Sicherheit. Eine Erkenntnis ist das Erfordernis einer übergreifenden Zusammenarbeit, die soziale Angebote stärker in den Fokus nimmt und Menschen in sozialen Konflikten mehr Unterstützung bietet. Als unmittelbare Folge aus den Ergebnissen der Studie sind an den Bahnhöfen Berlin Südkreuz und Berlin Ostbahnhof seit Ende 2023 sog. Bahnhofsläufer:innen im Einsatz. Die Bahnhofsläufer:innen ergänzen und erweitern damit das Tätigkeitsspektrum der Sicherheitskräfte mit einem sehr niedrigschwelligen sozialen Angebot.

SICHERHEITSWIRKSAME SOZIALARBEIT IN BAHNHÖFEN

Die Bahnhofsläufer:innen passen in das Themenfeld der 2022 begründeten Initiative von DB-Konzern, Bundespolizei und den Bahnhofsmissionen. Durch Sensibilisierung von Mitarbeitenden und die Einbeziehung neuer Netzwerkpartner soll der oft angenommene Widerspruch von Sicherheit und Sozialarbeit aufgelöst werden. Im Mittelpunkt stehen regelmäßiger Dialog und Austausch sowie Hospitationen und Fortbildungen von Mitarbeitenden zum Perspektivwechsel. Im inzwischen dritten Jahrgang haben so beispielsweise Auszubildende der DB Sicherheit im Rahmen ihrer Ausbildung ihre sozialen Kompetenzen durch Hospitationen in sozialen Einrichtungen wie den Bahnhofs- und Stadtmissionen erweitert.



GRÜNE TRANSFORMATION

Übersicht → 70

Grüne Transformation

des DB-Konzerns → 71

Klimaschutz → 71

Naturschutz → 77

Ressourcenschutz → 79

Lärmschutz → 82

Weitere Angaben → 83

Übersicht

TCFD

Klimaschutz

WAS HEISST DAS?

- Klimaneutralität bis 2040, basierend auf dem Net-Zero-Verständnis der Science Based Targets initiative (SBTi) mit 1,5°C-konformem Reduzierungspfad

WAS SIND UNSERE ETAPPENZIELE?

- 100 % Ökostrom ab 2025 für alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland
- 80 % Ökostrom im DB-Bahnstrommix bis 2030
- 50 % Reduktion der spezifischen CO₂e-Emissionen bis 2030
- 100 % Ökostrom im DB-Bahnstrommix bis 2038

WAS SIND DIE ZENTRALEN HEBEL?

- Erhöhung des Ökostromanteils
- Ausbau der Elektrifizierung
- Ausstieg aus dem Diesel
- Einstieg in die Wärmewende

SPEZIFISCHE TREIBHAUSGASEMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2006 / in % Ziel: ≥ -50 (2030)



Ohne Fuhrparkfahrzeuge, stationäre Bereiche DB Schenker sowie einzelne Bereiche von DB Cargo. Ohne **USA Truck** **171**. Bis 2020 inkl. DB Arriva.

— Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX / in % Ziel: 100 (2038)



In Deutschland. Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Die Daten der Vorjahre entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus den Vorjahresberichten abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Ressourcenschutz

WAS HEISST DAS?

Vollständige Kreislaufwirtschaft bis 2040

Der Wert und die enthaltenen Ressourcen wesentlicher Produktionsmittel bleiben innerhalb der Wirtschaft möglichst lange erhalten. Es fließen nur noch technisch notwendige Primärrohstoffe ein und sämtliche Abfälle werden einem Recycling zugeführt, sofern es rechtlich möglich ist.

WAS SIND UNSERE ETAPPENZIELE?

- Recyclingquote im Output ≥ 95 %
- Recyclinganteil Schienenstahl 45 % bis 2030
- Recyclinganteil Gleisschotter 40 % bis 2030
- Recyclinganteil Betonschwellen 30 % bis 2030

WAS SIND DIE ZENTRALEN HEBEL?

- Nachhaltige und ressourcenschonende Beschaffung
- (Wieder-)Aufbereitung von Ressourcen
- Optimierung Abfallmanagement
- Auf- und Ausbau strategischer Partnerschaften mit Lieferanten

RECYCLINGQUOTE / in % Ziel: ≥ 95 (2030)



Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres. Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.

Lärmschutz

WAS HEISST DAS?

Bis 2050 alle Anwohner:innen an lärmbelasteten Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlasten.

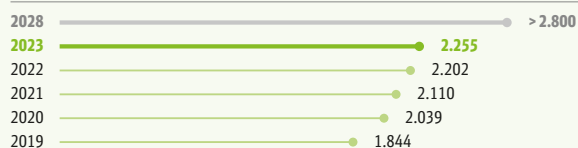
WAS SIND UNSERE ETAPPENZIELE?

- Entlastung von 3.250 km Bestandsstrecke und rund 800.000 Anwohner:innen bis 2030.

WAS SIND DIE ZENTRALEN HEBEL?

- Fortführung des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes (seit 1999 bis 2030).
- Lärmschutzmaßnahmen vor Ort, wie z. B. die Installation von Schallschutzwänden an Strecken oder Schallschutzfenstern an Wohngebäuden.
- Lärmschutzmaßnahmen an der Quelle, z. B. Ausstattung von Streckenlokomotiven mit leisen Bremssystemen.
- Lärmschutzprojekte mit Partnern im Bereich Forschung und Entwicklung.

LÄRMSANIERTE STRECKE GESAMT PER 31.12. / in km Ziel: 3.250 (2030)



— Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel

TCFD Grüne Transformation des DB-Konzerns

Um zukünftigen Generationen einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen, müssen wir jetzt handeln. Wir stellen uns dieser Herausforderung. Darum haben wir in unserer Strategie Starke Schiene 52ff. die grüne Transformation verankert. Wir vergrünen nach und nach all unsere Produkte, Dienstleistungen und die Art, wie wir arbeiten. Die grüne Transformation des DB-Konzerns ist ein Prozess, den wir ganzheitlich in den vier umweltbezogenen Handlungsfeldern Klimaschutz, Naturschutz, Ressourcenschutz und Lärmschutz vorantreiben.

Das ist grün.

Die Umweltmarke »Das ist grün.« steht für die Umweltstrategie des DB-Konzerns, die grüne Transformation sowie die über 150 dahinterliegenden Maßnahmen aus Klima-, Natur-, Ressourcen- und Lärmschutz. Die einzelnen Maßnahmen belegen, wie der DB-Konzern Nachhaltigkeit in der operativen Wertschöpfungskette fest verankert.

GRI Klimaschutz

TCFD

GRI

MANAGEMENTANSATZ UND KLIMASCHUTZZIEL

Wir wollen bis 2040 klimaneutral sein. Damit liegt unser angestrebtes Zieljahr fünf Jahre vor dem der Bundesregierung für die Klimaneutralität Deutschlands 46. Bei der Definition der Klimaneutralität 301 halten wir uns an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgen damit einem 1,5°C-Pfad, zu dem wir uns 2022 bekannt haben. Bis Ende 2024 werden wir unser Klimaschutzziel auf Basis absoluter Treibhausgasreduktionspfade anhand der wissenschaftlichen Kriterien von der SBTi überprüfen und bestätigen lassen. Zudem sind wir Teil der UN-Initiative Race to Zero.

2023 haben wir erstmalig unser Klimaschutzziel mit jahresscharfen Treibhausgas-Budgets für die Scope-1- und Scope-2-Emissionen der Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn hinterlegt. Ab 2024 werden wir diese auch entsprechend unterjährig monitoren. Damit haben wir einen klar definierten Treibhausgas-Minderungspfad für diese Geschäftsfelder und die von ihnen genutzten, eigenen Assets. Für die Erweiterung dieser Treibhausgasbudgets entwickeln wir derzeit einen Fahrplan

Klimaneutrale DB

Um unser Klimaschutzziel zu erreichen, bündeln wir konzernübergreifend die zugehörigen Aktivitäten unter dem Dach »Klimaneutrale DB«. Das Projekt entwickelt Treibhausgasreduzierungspfade (Ausstiegspläne), verbessert die Transparenz zu geplanten Maßnahmen und optimiert die Lösung übergreifender Herausforderungen zur Treibhausgasreduzierung. Neben den Emissionen durch den Verkehrsbetrieb auf Schiene und Straße werden dabei auch die Emissionen von Gebäuden und stationären Anlagen betrachtet. Geschäftsfeldübergreifend werden neue, klimafreundliche Technologien erprobt und pilotiert. Die Umsetzung unserer Starterpakete für Dieselausstieg bzw. Wärmewende wird ebenfalls durch das Projektteam überwacht und gesteuert.

zur Steuerung der relevanten Scope-3-Emissionen. Hierzu haben wir erstmalig ein vollumfängliches Scope-3-Screening für den DB-Konzern durchgeführt und die wesentlichen Kategorien identifiziert. Dies sind Scope 3.1 (Eingekaufte Waren und Dienstleistungen), 3.2 (Kapitalgüter), 3.4 (Vorgelagerter Transport und Distribution) und 3.11 (Nutzung verkaufter Produkte). Für Scope 3.1, 3.2 und 3.4 wird die Verankerung von Supplier Engagement Targets angestrebt.

Im Fokus beim Monitoring der Zielerreichung stehen dann ab 2024 unsere absoluten und nicht mehr unsere spezifischen Treibhausgasemissionen. Die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen (spezifischen) Emissionen betrachten wir weiterhin, jedoch v. a., um die Treibhausgas-effizienz unserer Verkehrsmittel transparent zu machen. Eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist ein wesentlicher Schlüssel zur Erreichung der Klimaschutzziele Deutschlands. Das reibungsarme Rad-Schiene-System wird auch in einem weitestgehend elektrifizierten Verkehrssektor die effizienteste Form der Energienutzung sein. Auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern setzen wir im Systemverbund Bahn auf vier starke Hebel:

- Erhöhung des Ökostromanteils,
- Ausbau der Elektrifizierung,
- Ausstieg aus dem Diesel und
- Einstieg in die Wärmewende.

Hierfür haben wir uns anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

- Bei unseren Gebäuden und stationären Anlagen haben wir begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 sollen alle unsere Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt werden.
- Bis 2030 wollen wir den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80 % erhöhen.
- Zudem wollen wir bis 2030 die spezifischen Treibhausgasemissionen gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren.
- Bis spätestens 2038 wollen wir bei unseren Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.

Positiv auf unsere Klimabilanz und unseren Beitrag zum Klimaschutz wirken sich auch die weitere Digitalisierung im Bereich Infrastruktur und Fahrzeuge sowie Investitionen in die Infrastruktur aus. Z. B. entwickeln wir aktuell eine datengetriebene Empfehlungsoftware (Recommender), die zur auslastungsbasierten Bewertung von Baumaßnahmen und Identifizierung von optimalen Umleitungen für baubetroffene Streckenabschnitte genutzt werden soll. Ziel ist es,

dadurch Energie einzusparen. Nachdem der Prototyp erfolgreich getestet und weiterentwickelt wurde, ist der Recommender seit November 2023 in zwei Regionen in der Baubetriebsplanung im Rahmen einer Pilotphase im operativen Einsatz. 2024 soll der Recommender auch in weiteren Fahrplanphasen eingesetzt werden.

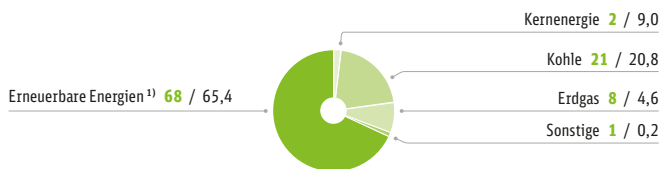
Auch DB Schenker leistet einen wichtigen Beitrag, um das Ziel Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen. Dafür setzt DB Schenker mehrere Maßnahmen zur Dekarbonisierung um, dazu gehören der Einsatz von **Sustainable Aviation Fuel (SAF)**  **170**, marinen Biokraftstoffen, **HVO- und Wasserstoff-Lkw**  **Nr. 53 und Nr. 164** für den Landverkehr, die Einführung alternativer Antriebe und die Erweiterung der **Elektrofahrzeugflotte**  **Nr. 122**. Indem DB Schenker die Umweltauswirkungen seiner Produkte und Betriebsabläufe reduziert, ermöglicht es seinen Kunden den Übergang zu nachhaltigeren Transportmethoden und unterstützt sie so bei der Erreichung ihrer Nachhaltigkeitsziele.

Auf unserem Weg hin zur Klimaneutralität stehen wir auch in einem Austausch mit unseren Stakeholdern und kooperieren bspw. mit ausländischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, u. a. im Rahmen der Initiative **Europe's Rail**  und in Arbeitsgruppen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER).

ANTEIL ERNEUERBARER ENERGIEN AM DB-BAHNSTROMMIX

DB-BAHNSTROMMIX IN DEUTSCHLAND / in %

2023 (Vorschau) / 2022



Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Die Daten für 2022 entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG (November 2023) und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus dem Integrierten Bericht 2022 abweichen.

¹⁾ Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

2023 wurde der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf Basis vorläufiger Werte weiter gesteigert. Zudem haben wir auch 2023 weitere langfristige **Stromabnahmeverträge**  **161** abgeschlossen, um den Bahnstrommix in Deutschland zukünftig noch grüner zu machen.

Klimaneutrale Mobilität und Logistik beginnt mit der klimafreundlichen Erzeugung von Energie. Deshalb haben wir im Dezember 2022 mit dem regionalen Energieversorger swb AG eine Absichtserklärung unterschrieben, um ein Konzept für eine CO₂e-neutrale Anlage zur Produktion von Bahnstrom am Standort Bremen zu entwickeln. Dort bestehen sehr gute Voraussetzungen für eine klimafreundliche Energie-

erzeugung, denn neben den künftigen Anschlussmöglichkeiten an das 380-kV-Höchstspannungsnetz, der Nähe zu Offshore-Windanlagen und der Anbindung an das geplante europäische Wasserstoff- und CO₂-Netz (d. h. [Transport-] Infrastruktur für CO₂ vom Ort seiner Abscheidung bis zum Ziel seiner Weiterverwendung oder Speicherung) sind auch standortnahe Stromspeichermöglichkeiten vorhanden. 2023 wurde die Zusammenarbeit intensiviert und im Rahmen eines Projekts wurden zwei Lösungsvorschläge für eine klimafreundliche Kraftwerkslösung am Standort Bremen erarbeitet.

Da Reisende bei DB Fernverkehr in Deutschland mit 100 % Ökostrom unterwegs sind, blieb der DB-Schienenpersonenfernverkehr auch 2023 das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel. Der Ausbau von erneuerbaren Energien in Deutschland bringt aber auch Herausforderungen mit sich. Statt weniger großer, fossiler Kraftwerke, die konstant Energie liefern, müssen wir unsere Infrastruktur für die zunehmend dezentrale Einspeisung von kleineren, erneuerbaren Stromerzeugern, deren Leistung volatil ist, ertüchtigen. Die **LuFV III**  **273f.** ermöglicht es uns, notwendige Infrastrukturmaßnahmen im deutschen Bahnstromnetz durchzuführen. Bis 2029 werden durch DB Energie z. B. sieben neue Umrichterwerke errichtet, davon befinden sich vier im Bau oder wurden bereits in Betrieb genommen. Um die erhöhte Komplexität im Bahnstromnetz auch künftig mit hoher Versorgungssicherheit zu managen, setzen wir außerdem auf Sensorik und KI.

TREIBHAUSGASINTENSITÄT

GRI

Unseren Fortschritt im Klimaschutz messen wir nicht nur über den Anteil der erneuerbaren Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland, sondern auch über die Entwicklung unseres spezifischen Treibhausgasausstoßes im Vergleich zu 2006.

SPEZIFISCHE CO ₂ e-EMISSIONEN IM VERGLEICH ZU 2006 / in %	2023	2022	2021
DB-Konzern	-40,1	-42,1	-36,1

Ohne Fuhrparkfahrzeuge, stationäre Bereiche von DB Schenker sowie einzelne Bereiche von DB Cargo. Ohne **USA Truck**  **171**.

Im Rahmen unseres Klimaschutzziels liegen wir 2023 bei der Reduktion unserer spezifischen Treibhausgasemissionen leicht unterhalb des Vorjahreswerts, bewegen uns aber im Rahmen unserer Prognose aus dem **Integrierten Bericht 2022**  **208**. Der Rückgang liegt im Wesentlichen an der Verschlechterung der Treibhausgasintensität im 16,7-Hz-Bahnstrom infolge der Verschlechterung des öffentlichen Strommixes.

Grüne Transformation

SPEZIFISCHE CO ₂ e-EMISSIONEN DER FAHRTEN UND TRANSPORTEN DES DB-KONZERNS	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr in g/Pkm	46,1	46,9	-0,8	-1,7	76,5
davon Deutschland	44,1	44,9	-0,8	-1,8	74,1
Schienenpersonenfernverkehr in g/Pkm	0,6	0,9	-0,3	-33,3	1,4
Busverkehr in g/Pkm	68,1	75,5	-7,4	-9,8	100,4
davon Deutschland	93,8	110,5	-16,7	-15,1	117,2
Schienengüterverkehr ¹⁾ in g/tkm	18,4	15,9	+2,5	+15,7	17,2
davon Deutschland	20,1	14,5	+5,6	+38,6	16,2
Straßengüterverkehr ²⁾ in g/tkm	81,7	80,6	+1,1	+1,4	82,0
Luftfracht ³⁾ in g/tkm	674,2	666,9	+7,3	+1,1	657,3
Seefracht ³⁾ in g/tkm	5,7	5,7	-	-	5,5

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1–3; Unternehmen im Schienenverkehr werden mit ihrem eigenen Strommix bzw. den jeweiligen Landesmixen berücksichtigt. Inkl. DB Arriva.

¹⁾ 2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker

Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

²⁾ Ohne USA Truck ¹⁾ 171.

³⁾ Ohne Vor- und Nachläufe.

Ein wichtiger Hebel, um bis 2040 klimaneutral zu werden, ist auch der Ausstieg aus dem Diesel. Wir setzen dazu auf einen technologieoffenen Ansatz mit **alternativen Kraftstoffen und Antrieben** ¹⁾ 74f.

Neben dem Ausstieg aus dem Diesel vergrünen wir zur Erreichung der Klimaneutralität auch die **Wärmeversorgung** ¹⁾ Nr. 97. Mit fossilen Energieträgern betriebene Anlagen ersetzen wir schrittweise am Ende ihres Lebenszyklus durch klimafreundliche Alternativen. Für die Top-50-Standorte des DB-Konzerns in Deutschland wurden 2022 Energieversorgungskonzepte erstellt. Zusätzlich dazu wurden 2023 für weitere 50 priorisierte Standorte Energieversorgungskonzepte erstellt. Die Ergebnisse fließen in spezifische Ausstiegspläne ein und die jeweiligen Standorte werden nun schrittweise entsprechend umgerüstet.

TREIBHAUSGASFUSSABDRUCK IM ÜBERBLICK

ABSOLUTE CO ₂ e-EMISSIONEN NACH FAHRTEN, TRANSPORTEN UND STATIONÄREN ANLAGEN / in Mio. t	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Schienenpersonennahverkehr	2,02	1,92	+0,10	+5,2	1,99
davon Deutschland	1,65	1,56	+0,09	+5,8	1,59
Schienenpersonenfernverkehr	0,03	0,04	-0,01	-25,0	0,04
Busverkehr	1,33	1,39	-0,06	-4,3	1,58
davon Deutschland	0,57	0,56	+0,01	+1,8	0,53
Schienengüterverkehr ¹⁾	1,45	1,48	-0,03	-2,0	1,70
davon Deutschland	1,04	0,87	+0,17	+19,5	0,98
Straßengüterverkehr ²⁾	3,04	3,32	-0,28	-8,4	3,15
Luftfracht ³⁾	5,80	6,92	-1,12	-16,2	7,07
Seefracht ³⁾	1,45	1,51	-0,06	-4,0	1,56
Sonstige Verkehre ⁴⁾	0,11	0,11	-	-	0,11
Stationäre Anlagen	1,43	1,23	+0,20	+16,3	1,32
Insgesamt	16,65	17,92	-1,27	-7,1	18,52

Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3, Financial-Control-Ansatz, Scope 2 marktbasiert (»market-based«), Scope 3-Kategorie 3.4 nach GHG Protocol. Inkl. DB Arriva.

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

¹⁾ 2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

²⁾ Ohne USA Truck ¹⁾ 171.

³⁾ Ohne Vor- und Nachläufe.

⁴⁾ U. a. DB Connect, innerbetrieblicher Verkehr.

ABSOLUTE CO ₂ e-EMISSIONEN NACH SCOPE 1–3 / in Mio. t	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Scope-1-Emissionen	2,30	2,77	-0,47	-17,0	3,30
Anteil an Gesamtemissionen in %	13,8	15,5	-1,7	-	17,8
Scope-2-Emissionen ¹⁾	2,99	3,05	-0,06	-1,97	3,19
Anteil an Gesamtemissionen in %	17,9	17,0	+0,9	-	17,2
Scope-3-Emissionen ²⁾	11,37	12,11	-0,74	-6,1	12,02
Anteil an Gesamtemissionen in %	68,3	67,5	+0,8	-	65,0
Insgesamt	16,65	17,92	-1,27	-7,1	18,52

Well-to-Wheel (WTW). Inkl. DB Arriva. Ohne Vor- und Nachläufe in der Luft- und Seefracht.

Ohne USA Truck ¹⁾ 171. 2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können. Vorgelagerte brennstoff- und energiebezogene Emissionen (Scope 3.3 gem. GHG Protocol) werden in Scope 1 und 2 berichtet.

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

¹⁾ Mit marktbasiertem Ansatz ermittelt (»market-based«).

²⁾ Emissionen der Kategorie 3.4 nach GHG Protocol.

Unser Treibhausgasfußabdruck bildet die Menge der Treibhausgasemissionen ab, die wir in einem Kalenderjahr verursachen. Er setzt sich zusammen aus

- den von uns verursachten Treibhausgasemissionen des im Besitz des DB-Konzerns befindlichen Fuhrparks für den Schienen- und Straßenverkehr, aus stationären Anlagen wie z. B. Bahnhöfen oder Werkstätten (Scope 1 und 2, inkl. Scope 3.3 gem. GHG Protocol) sowie
- den Emissionen aus den durch den DB-Konzern beauftragten Transporten und Verkehren (Scope 3.4 gem. GHG Protocol).

Die absoluten Treibhausgasemissionen sind die Grundlage zur Berechnung unserer spezifischen Treibhausgasemissionen und unseres **Klimaschutzziels** ¹⁾ 71f. innerhalb der dafür getroffenen Abgrenzungen. Außerdem sind sie Gradmesser für unsere Effizienzmaßnahmen und bilden eine Basis, um uns mit anderen Unternehmen zu vergleichen.

2023 sind die absoluten Treibhausgasemissionen des DB-Konzerns merklich zurückgegangen. Das liegt insbesondere an der Volumenentwicklung bei DB Schenker in der See- und Luftfracht sowie im Landverkehr. Infolge der Erhöhung der Treibhausgasintensität des von uns beschafften Strom-Handelsmixes in Deutschland haben sich die Treibhausgasemissionen im Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr sowie unserer stationären Anlagen erhöht, trotz einer Verbesserung der Energieeffizienz in den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Verkehre im weltweiten Schienengüterverkehr (insbesondere von/nach China) haben sich infolge des Ukraine-Kriegs stark reduziert, sodass es für den Schienengüterverkehr zu einem Rückgang kam.

- Die Scope-2-Emissionen berücksichtigen marktbasierende Mechanismen, d. h., alle vertraglich geregelten Instrumente zur Erzeugung von und zum Handel mit Strom aus erneuerbaren Energien werden einbezogen (»market-based«). Gem. dem Scope-2-Leitfaden des Greenhouse

Gas Protocols zu duallem Reporting weisen wir zusätzlich auch Scope-2-Emissionen nach dem Standortprinzip (»location-based«) aus. Wenn wir für die Bilanzierung die jeweiligen nationalen Strommixe zugrunde legen, betragen die Scope-2-Emissionen 3,93 Mio. t CO₂e.

- Den größten Anteil an unseren Treibhausgasemissionen haben unsere Subunternehmer (Kategorie 3.4 nach GHG Protocol). Im Preferred-Carrier-Programm von DB Schenker arbeiten wir bevorzugt mit Reedereien und Fluggesellschaften zusammen, die moderne Flotten betreiben und auf Nachhaltigkeit Wert legen. Die Beratung zur klimafreundlichen Logistik für unsere Kunden ist ein integraler Bestandteil des Leistungsportfolios von DB Schenker und DB Cargo. DB Schenker ist Premiummitglied des Smart Freight Centres sowie auch Teil von dessen Initiativen wie der Clean Cargo Goup und des Clean Air Transport Programs, die Industriestandards für die Nachverfolgung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen für die Logistik setzen.

Methodik der Treibhausgasbilanzierung

Grundlage für die Treibhausgasbilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie die im DB-Konzern einheitlich verwendeten Emissions- und Energiefaktoren. Quellen für die verwendeten Faktoren und Methoden sind das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu), das Bilanzierungstool EcoTransIT World, das Umweltbundesamt (UBA), eigene Berechnungen sowie das GHG Protocol und die DIN EN ISO 14083. In der Treibhausgasbilanzierung berücksichtigen wir neben dem mengenmäßig wichtigsten Treibhausgas CO₂ die für uns relevanten Treibhausgase Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O). Die Global-Warming-Potential-(GWP-)Werte basieren auf dem 5. Sachstandsbericht des IPCC (100-year GWP).

ALTERNATIVE ANTRIEBE UND KRAFTSTOFFE

Unsere Maßnahmen sowie Untersuchungen und Erprobungen im Bereich grüne Technologien schließen auch alternative Antriebe mit ein. Das sind emissionsarme Alternativen zu reinen Dieselantrieben. Unser Ziel ist es z. B., bis 2038 alle Dieselbusse auszumustern.

Ein weiterer Weg zu Klimaneutralität ist der Einsatz alternativer Kraftstoffe. Dafür nutzen wir u. a. unser [advanced Train-Lab](#)  [Nr. 159](#) in dem wir neue Technologien für den Eisenbahnverkehr erproben.

In zahlreichen Projekten und Initiativen testen wir, teilweise zusammen mit Partnern, mögliche Umsetzungsvarianten auf ihre Praxistauglichkeit:

- **Wasserstoffantrieb:** Mit dem portugiesischen Hersteller Caetanobus haben wir eine Rahmenvereinbarung über die Lieferung von 60 [Wasserstoffbussen](#)  [Nr. 53](#) bis 2026 abgeschlossen. Mit einer Tankfüllung Wasserstoff können die Fahrzeuge zwischen 350 km (im Winter) und 550 km (im Sommer) fahren. Aktuell sind bereits zwei Vorgängerversionen der bestellten Busse bei Autokraft im Einsatz.
- **Ammoniak-Wasserstoffmotor:** 2023 haben wir erfolgreich erste Prüfstandtests mit einem [Ammoniak-Wasserstoffmotor](#)  [Nr. 56](#) durchgeführt. Dabei konnte der entsprechend umgerüstete Motor mehrere Hundert Betriebsstunden unter Volllast mit Ammoniak und Wasserstoff betrieben werden. Im nächsten Schritt werden die Tests mit einem Motor höherer Leistungsklasse durchgeführt, um perspektivisch in einem Schienenfahrzeug fortgesetzt werden zu können.
- **Oberleitunginseln für Akkuzüge:** Einen weiteren Beitrag zum Ausstieg aus dem Diesel sollen die sog. [Oberleitunginseln](#)  [Nr. 45](#) leisten, deren Errichtung in Schleswig-Holstein bis 2024 abgeschlossen werden soll. Akkuzüge sind durch das Aufladen an Oberleitunginseln in der Lage, auf teilelektrifizierten Streckenabschnitten komplett elektrisch zu fahren.
- **Innovative Ladestation:** Mit einer neuartigen stationären Ladestation wollen u. a. DB Energie sowie die Erzgebirgsbahn und der Bahnforschungscampus SRCC am Standort Annaberg-Buchholz den Umstieg auf Akkuzüge vorantreiben. Ziel ist es, auf nichtelektrifizierten Strecken den Akkuzug beim Halt am Bahnhof zu laden. Dafür ist eine Schnittstelle zum allgemeinen deutschen Stromnetz notwendig und es muss sichergestellt werden, dass beim Laden der Züge das Netz nicht überlastet wird. Die sog. Wallbox für Züge wird ein Jahr lang getestet und soll ab 2024 den Zügen im Regelbetrieb zur Verfügung stehen.
- **Moderner Betriebshof für E-Busse:** Ende Juni 2023 eröffnete in Frankfurt am Main ein neuer, moderner Betriebshof für die größte zusammenhängende [E-Bus-Flotte](#)  [Nr. 63](#) des DB-Konzerns. An insgesamt 20 Ladepunkten werden hier 27 neue E-Busse mit 100 % Ökostrom geladen. Alle Gebäudedächer auf dem Betriebshof sind mit Photovoltaikanlagen ausgestattet, deren erzeugter Strom direkt in das DB-Stromnetz fließt.
- **H2goesRail:** Im Projekt [H2goesRail](#)  [Nr. 53](#) erprobt der DB-Konzern Lösungen für den Einsatz von grünem Wasserstoff und arbeitet zusammen mit Siemens Mobility an einem innovativen Wasserstoff-Gesamtsystem aus Versorgungsinfrastruktur, Zug und Instandhaltungsinfrastruktur. Wir haben ein neuartiges Verfahren entwickelt,



mit dem die Betankung eines Wasserstoffzuges erstmalig genauso schnell verläuft wie mit Diesel. DB Regio wird den neuen Antrieb im Wasserstoffzug Mireo Plus H sowie die Schnellbetankungsanlage von DB Energie 2024 testen.

- **Biokraftstoff HVO:** Wir investieren in grüne Technologien, etwa in den skalierten Einsatz des **Biokraftstoffs HVO** grün **Nr. 164** (Hydrotreated Vegetable Oil). Das vom DB-Konzern eingesetzte HVO wird ausschließlich aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt. Im Vergleich zu herkömmlichem Diesel werden je nach Rohstoffzusammensetzung bilanziell rund 85 % bis 90 % weniger Treibhausgasemissionen verursacht.
- 2023 haben wir den HVO-Einsatz im Schienenverkehr ausgeweitet und insgesamt 13,7 Mio. l (im Vorjahr: 2,7 Mio. l) HVO bei DB Regio Schiene, DB Cargo in Deutschland und DB Fernverkehr vertankt. Bundesweit wurde die Verfügbarkeit von HVO an Schientankstellen im Rahmen des Starterpakets Dieselausstieg von 5 auf 14 Tankstellen ausgebaut. So werden z. B. seit April 2023 durch die Umstellung der Tankstelle am Rangierbahnhof München-Nord auf HVO rund 9.000 t CO₂e pro Jahr eingespart.
- Bis Ende Juni 2024 werden im Rahmen eines Pilotprojekts bei der Südostbayernbahn durch den Einsatz von rund 650.000 l HVO rund 1.800 t CO₂e eingespart.

GRI ENERGIEEFFIZIENZ

Die Erhöhung der Energieeffizienz ist ein weiterer Baustein, über den wir unser Klimaschutzziel erreichen wollen. Zu unseren Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz gehören v. a. die weitere Elektrifizierung unseres Streckennetzes und die Reduzierung unseres Energieverbrauchs.

ELEKTRIFIZIERUNGSRADE IN DEUTSCHLAND / in %	2023	2022	2021
Elektrifizierung Schieneninfrastruktur (Betriebslänge)	62,3	61,7	61,5
Elektrifizierung Hochleistungsnetz ¹⁾	99,0	-	-
Elektrisch durchgeführte Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr (basierend auf Ltkm) ²⁾	93,0	92,7	92,3

¹⁾ Noch nicht abgeschlossene Elektrifizierung der Fehmarnbeltquerung entspricht rund 1 % des Hochleistungsnetzes.

²⁾ Umfasst DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, S-Bahn Hamburg GmbH, S-Bahn Berlin GmbH, RegioNetz Verkehrs GmbH, DB Cargo AG; ohne Rangierfahrten.

- 2023 haben wir die Vorplanungen für die Elektrifizierung von 55 km entlang der Strecke Landshut–Mühldorf begonnen, sodass künftig klimafreundliche Fahrten vom Inn bis zur Isar möglich sind.
- Außerdem erneuern wir stetig unsere Flotte und setzen z. B. bei unseren neuen Lokomotiven und Triebzügen auf die Rückspeisung von umgewandelter **Bremsenergie** grün **Nr. 19**

in die Oberleitung. 2023 lag die Rückspeisequote wie im Vorjahr bei 17,9 %. 2023 ist die Flotte der rückspeisefähigen Fahrzeuge weiter gewachsen, bspw. durch den **Zugang von weiteren ICE-3neo- und ICE-4-Zügen** blau **55f.**

- Darüber hinaus schulen und unterstützen wir unsere Fahrzeugführer:innen im energiesparenden Fahren. Der kontinuierliche Roll-out von **Fahrassistenzsystemen** grün **Nr. 8** wie LEADER bei DB Cargo und RESY bei DB Regio oder der Einsatz von längeren Zügen bei DB Cargo helfen uns dabei, unseren Energieverbrauch weiter zu senken und die Energieeffizienz zu erhöhen.
- 2023 haben wir bei einem Instandhaltungswerk von DB Regio in Aachen, in dem selbstschließende Hallentore verbaut wurden, eine Analyse des Energieverbrauchs vorgenommen. Es wurde eine Einsparung von rund 13 % im Energieverbrauch erreicht, sodass wir 2023 die Planung für die Umrüstung an drei weiteren Standorten begonnen haben.
- Wir haben die TU Darmstadt mit einer Studie beauftragt, um in einem Pilotprojekt die technische Machbarkeit und Potenzialschätzung von Geothermie im Tunnelbau zur Erhöhung unserer Energieeffizienz zu untersuchen.

SPEZIFISCHER PRIMÄRENERGIEVERBRAUCH DER FAHRTEN UND TRANSPORTE DES DB-KONZERNS	2023	Veränderung			
		2022	absolut	%	2021
Schienenpersonennahverkehr in MJ/Pkm	0,73	0,83	-0,10	-12,0	1,37
in Deutschland	0,68	0,82	-0,14	-17,1	1,34
Schienenpersonenfernverkehr in MJ/Pkm	0,21	0,23	-0,02	-8,7	0,35
Busverkehr in MJ/Pkm	1,04	1,11	-0,07	-6,3	1,49
in Deutschland	1,43	1,57	-0,14	-8,9	1,66
Schienengüterverkehr ¹⁾ in MJ/tkm	0,31	0,28	+0,03	+10,7	0,30
in Deutschland	0,27	0,26	+0,01	+3,8	0,28
Straßengüterverkehr ²⁾ in MJ/tkm	1,29	1,22	+0,07	+5,7	1,23
Luftfracht ³⁾ in MJ/tkm	9,37	9,17	+0,20	+2,2	9,29
Seefracht ³⁾ in MJ/tkm	0,08	0,08	-	-	0,07

Well-to-Wheel (WTW); Scope 1 – 3; Unternehmen im Schienenverkehr werden mit ihrem eigenen Strommix bzw. den jeweiligen Landesmixen berücksichtigt. Inkl. DB Arriva.

¹⁾ 2021 können bei Schienengüterverkehren von / nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

²⁾ Ohne **USA Truck** blau **171**.

³⁾ Ohne Vor- und Nachläufe.

Die Verbesserung des spezifischen Primärenergieverbrauchs im Schienenpersonennah- und -fernverkehr ist auf eine weitere Erhöhung der Zugauslastung sowie Effizienzmaßnahmen zur Reduzierung des Energieverbrauchs zurückzuführen. Die Verschlechterung im Schienengüterverkehr resultierte aus einem spürbaren Leistungsrückgang. Auch im Speditions- und Logistikbereich war 2023 eine rückläufige Volumenentwicklung zu verzeichnen. Negativ wirkten sich zudem Auslastungsverschlechterungen im Straßengüterverkehr sowie der vermehrte Einsatz älterer Frachtflieger und von mehr Belly-Fracht (d. h. Fracht, die Passagierflugzeuge unterflur im Unterdeck transportieren) aus.

Stationäre Energieverbräuche

ABSOLUTER PRIMÄRENERGIE- VERBRAUCH DER STATIONÄREN ANLAGEN DES DB-KONZERNS IN DEUTSCHLAND / in Terajoule (TJ)	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Netzbetrieb	4.966	5.128	- 162	- 3,2	5.600
Personenbahnhöfe	2.333	2.519	- 186	- 7,4	2.640
Instandhaltung Schienenfahrzeuge (Werke)	2.721	2.978	- 257	- 8,6	2.539
Sonstige	3.227	3.182	+ 45	+ 1,4	4.157
Insgesamt	13.248	13.807	- 559	- 4,0	14.936

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Indem wir den Primärenergieverbrauch ausweisen, berücksichtigen wir auch vorgelagerte Prozesse zur Energiebereitstellung, wie z. B. die Förderung, Aufbereitung und den Transport von Kraftstoffen oder Prozesse zur Stromerzeugung. Unsere rund 5.400 Bahnhöfe, unsere Stellwerke und Betriebs-einrichtungen, unsere Werke und Gebäude in Deutschland, die weltweit mehr als 1.850 Standorte von DB Schenker sowie die Standorte von DB Arriva und DB Cargo im europäischen Ausland machen 6,7% des gesamten Primärenergiebedarfs des DB-Konzerns aus (im Vorjahr: 6,1%).

Um Einsparpotenziale fortlaufend zu identifizieren und den Energieverbrauch und damit die Treibhausgasemissionen nachhaltig zu senken, betreiben aktuell neun Konzerngesellschaften, darunter die DB Energie GmbH, die DB Regio AG und die DB Fernverkehr AG, ein zertifiziertes **Energiemanagementsystem** grün **Nr. 78** (EnMS) nach DIN EN ISO 50001. Von der Einführungspflicht eines EnMS nach dem 2023 in Kraft getretenen Energieeffizienzgesetz (EnEfG) werden den Abschätzungen zufolge 40 Konzerngesellschaften betroffen sein.

TCFD ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation sind wir von den möglichen Auswirkungen des Klimawandels in unserem Kerngeschäft, der Eisenbahn in Deutschland, operativ potenziell stark betroffen. Deshalb verstärken wir unsere Anstrengungen im Systemverbund Bahn, um u. a. die Bahntechnik auf die durch den Klimawandel zunehmenden Witterungsextreme vorzubereiten. Wir setzen hierfür u. a. auf die wissenschaftlichen Aussagen der von uns beauftragten Studien des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (PIK), um die strategische Weiterentwicklung unseres Klimaresilienzmanagements voranzutreiben.

Analyse von Klimaszenarien

2021 untersuchte das PIK in einer von uns beauftragten Studie die klimatischen Veränderungen in Deutschland bis 2060 und deren erwartete Auswirkungen auf die DB-Schieneninfrastruktur anhand von zwei Klimaszenarien des Weltklimarats:

- RCP 2.6 (Einhalten des 2°C-Ziels) und
- RCP 8.5 (»weiter wie bisher«).

Im Ergebnis werden deutlich mehr Hitzetage und weniger harte Winter erwartet. Gleichzeitig werden Wetterextreme wie Starkregen und die Intensität von Sturmereignissen weiter zunehmen. Die Studie weist erstmals auch detaillierte Prognosen zu den klimatischen Auswirkungen in den 34 Verkehrsregionen von DB InfraGO aus. Die Erkenntnisse aus der PIK-Studie aus 2021 in Verbindung mit der angewendeten Methodik des BMDV-Expertenetzwerks bilden die Grundlage für unsere weitergehenden Klimawirkungsanalysen in den anderen Bereichen des Systemverbunds Bahn. Dabei erfassen wir bereits die finanziellen Auswirkungen von Extremwetterereignissen im Rahmen von Großschadensereignissen.

Die Ergebnisse einer speziell für die Personenbahnhöfe durchgeführten Expositionsanalyse als erster Schritt der Klimawirkungsanalysen bestätigen die Ergebnisse der PIK-Studie, dass sich die Auswirkungen des Klimawandels regional sehr stark unterscheiden. Wir sind im engen Austausch mit dem Deutschen Wetterdienst (DWD) und dem Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel (DAS-)Basisdienst, um noch vorhandene Datenlücken für weitere Analysen zu schließen. Unser Ziel ist es, die Analysen auf weitere Geschäftsfelder auszudehnen. Die Ergebnisse der Expositionsanalysen bilden die Grundlage für weitere Analyseschritte der Klimawirkungsanalyse mit der Kritikalitätsanalyse, an deren Ende dann konkrete Anpassungsbedarfe stehen. Für diese gilt es, Anpassungsmaßnahmen zu identifizieren und zu bewerten, um die Resilienz des DB-Konzerns gegenüber Wetterextremen weiter zu erhöhen.

Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel

Wir unterstützen auch 2023 wieder intensiv die Arbeiten des BMDV-Expertenetzwerks durch Bereitstellung von Daten sowie unserer Expertise in mehreren verkehrsträger- und bundesbehördenübergreifenden Projekten, z. B. zur Erprobung eines verkehrsträgerübergreifenden Resilienzmanagementkonzepts.

Vor dem Hintergrund der erwarteten Zunahme von Wetterextremen sowie des gleichzeitigen Ausbaus des Schienenverkehrs in Deutschland setzen wir diverse Maßnahmen um, um die Auswirkungen des Klimawandels auf den DB-Konzern abzumildern: Bei DB InfraGO befasst sich die Abteilung Naturgefahrenmanagement mit Extremwetterereignissen und Klimafolgenanpassung, um negative Auswirkungen auf die Schieneninfrastruktur auf ein Minimum zu reduzieren. Das Naturgefahrenmanagement hat hierfür drei Kernbereiche identifiziert. Neben dem Vegetationsmanagement zur Sturmprävention werden auch das Wintermanagement und die Hitzeprevention strategisch weiterentwickelt.

Konzernweit werden zudem alle Anstrengungen, die für einen verlässlichen Bahnbetrieb im Zeichen der Herausforderungen des Klimawandels erforderlich sind, im Programm »Klimaresiliente Bahn Technik« gebündelt. Ziel ist es, auf Basis von Klimaprojektionen die erforderlichen Maßnahmen abzuleiten und umzusetzen, um die Bahn Technik wie Fahrzeuge, Infrastruktur und sonstige Bauwerke technisch resilient auszugestalten. Zudem wurden 2023 verschiedene Technologien untersucht, die sensible Bauteile in der Leit- und Sicherungstechnik vor immer längeren und intensiveren Hitzewellen schützen. Diese sollen 2024 erstmals im Rahmen einer Forschungskooperation mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung im Betrieb erprobt werden. Gemeinsam mit einem Partner wurde eine zugestützte Böschungsbewässerung im Regelbetrieb erprobt und durch uns freigegeben, die zukünftig die Durchführung von feuergefährlichen Arbeiten wie dem Schweißen von Schienen auch in Dürreperioden sicher ermöglicht.

Nach dem Hochwasser 2021 in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz hat die DB Engineering&Consulting (DB E&C) in Kooperation mit dem Institut für Wasserbau und Wasserwirtschaft (IWW) der RWTH Aachen ein Forschungsprojekt zur Resilienz der Schieneninfrastruktur im Auftrag des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DZSF) gestartet. 2022 und 2023 konzentrierte sich die DB E&C auf den Wiederaufbau von Bahnbrücken und Dämmen u. a. auf der Ahralbahn.

Gleichzeitig wurden moderne Technologien wie Georadar und Experteninterviews genutzt, um Erkenntnisse über Starkregenereignisse zu gewinnen. Ziel bis Ende 2024 ist ein Masterplan für ein robustes Starkregen-Vorsorgekonzept, der dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt werden und dabei helfen soll, die Schieneninfrastruktur an den Klimawandel anzupassen.

Naturschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Beim Ausbau der Schieneninfrastruktur lassen sich Eingriffe in die Natur nicht immer vermeiden. Für uns ist der Schutz von Natur und Biodiversität eine wichtige Aufgabe, die wir von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb unserer Anlagen berücksichtigen. Bei unseren Aktivitäten werden – sofern der Eingriff nicht vermieden werden kann – adäquate Ausgleichsflächen geschaffen, sodass wir alle gesetzlichen Verpflichtungen des Naturschutzrechts erfüllen. Mit unseren Rahmenrichtlinien im Umweltschutz wie z. B. »Naturschutzrechtliche Kompensationsverpflichtungen«, »Qualifikation Umweltfachkraft/Umweltfachlicher Bauüberwacher nach Umweltleitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes« sowie dem »Integrierten Pflanzenschutz« setzen wir für alle DB-Kon-

zernunternehmen in Deutschland die Anforderungen und Leitlinien in diesen Themen um. Z. B. regelt die Richtlinie zu naturschutzrechtlichen Kompensationsverpflichtungen seit 2017 den Umgang mit selbigen von der Planung über die Umsetzung bis hin zur Unterhaltung und legt die Grundlagen der gesetzlich vorgeschriebenen Berichterstattung an die Genehmigungsbehörden und die Nutzung des Fachinformationssystems Naturschutz und Kompensation (FINK) fest.

Im Zuge der geplanten Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim setzt der DB-Konzern auf einer Fläche von rund 700 ha verschiedene Naturschutzmaßnahmen um. Zentrales Projekt der geplanten Ausgleichsmaßnahmen ist der **DB-Klimawald** grün **Nr. 65** zum Schutz der Wälder in Südhessen – ausgezeichnet als »Hervorragendes Beispiel« im Rahmen der UN-Dekade zur Wiederherstellung von Ökosystemen.

Darüber hinaus wurde auf dem 260 ha großen Gelände der ehemaligen Munitionsanstalt in Münster-Breitfeld (Muna Münster) der Naturerlebnispfad Wisent-Wald und damit ein Umweltbildungsprojekt geschaffen.

Neben einer Vielzahl von Ausgleichsmaßnahmen ergreifen wir auch im Fahrbetrieb Maßnahmen zum Schutz der Biodiversität und bei der Vegetationskontrolle. So wurden für die Schienenanbindung der Fehmarnbeltquerung als vorgezogene Artenschutzmaßnahme Tausende Amphibien, insbesondere Teich- und Kammolche, von den Winterhabitaten in der Bahnböschung in nahe gelegene Laichgewässer verbracht und frostsichere Winterverstecke für die kommenden Winter errichtet.

Über unsere Ausgleichsmaßnahmen hinaus haben wir die ehemaligen Gleisanlagen rund um das **Stellwerk Delmenhorst** grün **Nr. 150** in ein grünes Biotop umgewandelt. Auf rund 5.000 m² entsteht auf einer von uns finanzierten Fläche ein besonderer Standort mit Magerwiesen für seltene Tiere und Pflanzen, die in der heutigen Landschaft kaum noch zu finden sind. Auf den stillgelegten Gleisen wurden Magerwiesen ausgesät, mehr als 300 Bäume und Sträucher gepflanzt sowie Totholzhecken und Fledermauskästen installiert.

VEGETATIONSKONTROLLE IM GLEIS

Für uns haben sowohl ein sicherer Bahnbetrieb als auch der Umweltschutz eine herausragende Bedeutung. Die Vegetationskontrolle im Gleis hat auf beide Aspekte maßgebliche Auswirkungen. Unter Umweltschutzgesichtspunkten ist der Ausstieg aus der Anwendung von Glyphosat in Deutschland ein besonderes Anliegen für uns. Gleichzeitig muss eine effiziente Vegetationskontrolle auch aus Sicherheitsgründen gewährleistet werden. Seit 2023 verzichten wir vollständig auf den Einsatz von Glyphosat und betreiben so einen glypho-



satfreien Schienenverkehr in Deutschland. Damit hat der DB-Konzern seinen 2019 angekündigten Ausstieg konsequent umgesetzt. Stattdessen setzen wir auf ein gesamthafes **nachhaltiges Vegetationsmanagement** grün **Nr. 116**, das ein koordiniertes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen vorsieht. Wir stehen dazu auch in intensivem Austausch mit anderen europäischen Bahnen.

In den letzten Jahren haben wir alternative, umweltverträgliche Verfahren und Anwendungsstrategien entwickelt und erprobt. Solche Verfahren stehen aktuell nicht oder nur begrenzt zur Verfügung. Daher müssen wir, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, auch auf zugelassene alternative Herbizide zurückgreifen. Der Einsatz erfolgt nur punktuell auf definierten Streckenabschnitten, während in anderen Bereichen mechanische Verfahren angewendet werden. Grundsätzlich kommen bei der Behandlung mit chemischen Verfahren ausschließlich Wirkstoffe zum Einsatz, die vom Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit speziell für den Gleisbereich zugelassen sind.

Wir arbeiten auch weiterhin eng mit Industrie und Wissenschaft zusammen, um innovative Lösungen für ein nachhaltiges Vegetationsmanagement im Gleis weiter voranzutreiben. Zusätzlich erfolgt eine kontinuierliche Erfassung der Vegetation, um eine aktive Steuerung von Bewuchstoleranzen zu ermöglichen. Für unsere KI-Lösung BiGEye (BiG; Bewuchs im Gleis) haben wir 2023 den »KI Innovation Award« vom KI-Bundesverband und dem F.A.Z.-Institut gewonnen. Die Anwendung unterstützt bei der Vegetationskontrolle, indem sie mittels Machine Learning Bewuchs im und am Gleis identifiziert. So sollen in Zukunft Vegetationsmaßnahmen zielgerichtet geplant und effizient umgesetzt werden.

Zu dem aktuellen Maßnahmenmix im Rahmen der Vegetationskontrolle gehören u. a. der Einsatz digitaler und mechanisch-manueller Verfahren (wie z. B. digitale Werkzeuge für eine effiziente Planung der Vegetationskontrolle und technologisch weiterentwickelte Mähapparate) sowie die Nutzung von chemischen Verfahren, wie z. B. Pelargonsäure. Aufgrund des Einsatzes einer neuen Kombination von Wirkstoffen besteht bezüglich der Ausbringungsmenge keine Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten. Die Ausbringungsmenge von Herbizidwirkstoffen lag 2023 bei 21,4 t. Bei einer Gleislänge von rund 61.000 km wurden rund 14 % (im Vorjahr: rund 19 %) der Gleise behandelt. Dies entspricht rund 2,46 kg Wirkstoff pro Kilometer behandeltem Gleis.

FORSCHUNGSPROJEKT BALIN

Mit dem mehrjährigen **Forschungsprojekt BALIN** grün **Nr. 61** werden die Auswirkungen verschiedener Beleuchtungseinrichtungen bzw. Leuchtmittel an Bahnhöfen auf Insekten untersucht. Im Ergebnis sollen daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet und unsere Regelwerke angepasst werden. Im Rahmen der Studie wurden sechs Bahnhöfe auf insektenfreundliche Beleuchtung umgerüstet und deren Auswirkungen auf die Insektenfauna untersucht. Die Probenanalysen und -auswertung sollen bis Mitte 2024 abgeschlossen sein.

FAHRTZIEL NATUR

Seit über 20 Jahren bringt **Fahrtziel Natur**  Menschen mit der Bahn in die Natur. Die Kooperation von **BUND** , **NABU** , **VCD**  und DB-Konzern engagiert sich dafür, dass Biosphärenreservate, Natur- und Nationalparks in ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz autofrei und nachhaltig bereist werden können.

VERANTWORTUNG FÜR TIER- UND PFLANZENWELT

Schienenwege, Gebäude und Flächen des DB-Konzerns bieten oft einen einzigartigen Lebensraum für geschützte Arten. Dort, wo wir in die Natur eingreifen, entwickeln wir umweltverträgliche Lösungen zum Ausgleich:

- So wurde z. B. im Rahmen des Bahnausbaus zwischen Nürnberg und Bamberg auf dem 18 ha großen Gelände eines stillgelegten Steinbruchs durch Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen ein struktur- und artenreicher Lebensraum für zahlreiche Pflanzen- und Tierarten entwickelt.
- Auch bei Brückenerneuerungen verbessern wir den Lebensraum, z. B. sind beim Bau der Niddabrücke in Bad Vilbel durch Kiesaufschüttungen neue und große Laichplätze entstanden und weiter unterhalb der Nidda wurde ein **Ruheplatz für Fische** grün **Nr. 84** geschaffen.

Zudem ist 2023 ein Forschungsprojekt vom Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung zur Bewertung der Notwendigkeit und des Erfolgs von Vogelschutzmaßnahmen an den Oberleitungsanlagen gestartet, um Vögel und Kleintiere an Oberleitungsanlagen in Zukunft noch besser zu schützen.

Vogelschutzmaßnahmen

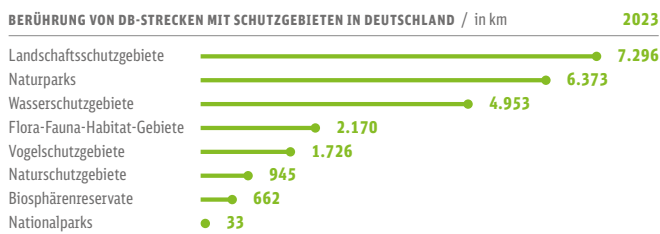
2023 haben wir rund 3.000 Kurzschlussereignisse an Oberleitungsanlagen durch Tiere erfasst. Unverändert stehen davon rund 93 % im Zusammenhang mit Vögeln und rund 7 % mit kleinen Säugetieren.

Im Rahmen der Vollinspektion der Oberleitungen werden zur Verbesserung **Vogelschutzmaßnahmen** grün **Nr. 33** an den Isolatoren durchgeführt. Auch Bahnstromleitungen werden in Gebieten mit einer hohen Gefahr für Vogelkollisionen sicher gemacht.

Insektenschutzgesetz

Wo immer wir für neue Bahnanlagen in die Natur eingreifen müssen, schaffen wir durch Ausgleichsflächen auch neue Lebensräume. Nördlich von Hailer-Meerholz entsteht aktuell auf einer 2.500 m² großen, bislang rein landwirtschaftlich genutzten Fläche durch einen neu angelegten Teich Lebensraum v. a. für gewässergebundene Tierarten. Im Laufe der Vegetationsphase siedeln sich verschiedene Pflanzenarten an, Amphibien und insbesondere Insekten nutzen den Teich als Brutstätte oder Lebensraum. Zur Umsetzung wildbienenfreundlicher Maßnahmen wurden Arbeitshilfen für Mitarbeitende und Umweltplaner:innen entwickelt.

IT-Systeme zur Dokumentation von Schutzgebieten



Schutzgebiete können sich überschneiden. 2023 erfolgte eine Systemumstellung zur Datenerhebung auf ein neues IT-Tool, das zu einer verbesserten und vollständigeren Datenqualität und dadurch zum Teil auch zu erhöhten Werten führt.

Wir nutzen geografische Informationssysteme, in denen Daten zu Bahnstrecken und -flächen sowie alle digital verfügbaren Informationen zu Schutzgebieten in Deutschland hinterlegt sind. So können wir schnell Berührungspunkte zwischen Natur und Bahntrassen sowie Flächen des DB-Konzerns ermitteln. In jedem Schutzgebiet gibt es unterschiedliche Einschränkungen und Auflagen, die in Schutzgebietsverordnungen beschrieben werden. Diese sind in unserem System hinterlegt und werden bei Baumaßnahmen berücksichtigt.

AUSGLEICHS- UND ERSATZMASSNAHMEN

Alle Daten zu unseren Kompensationsverpflichtungen dokumentieren wir im webbasierten [Fachinformationssystem Naturschutz und Kompensation \(FINK\)](#) grün Nr. 59. Damit dokumentieren wir fortlaufend den jeweiligen Stand der Kompensationsverpflichtungen und können somit die gem. Bundesnaturschutzgesetz festgelegte Berichtspflicht an das EBA erfüllen. 2023 wurden 871 Projekte und 7.067 Kompensationsmaßnahmen (davon 3.393 zum Artenschutz) im System neu hinterlegt. Wir haben von 2014 bis 2023 9.198 Projekte mit insgesamt 60.087 Kompensationsmaßnahmen im System hinterlegt. Darunter sind 22.334 Maßnahmen zum Artenschutz. Die Anzahl der 2023 neu hinterlegten Projekte mit naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen ist im Vergleich zu den letzten Jahren

geringfügig zurückgegangen. Der wesentliche Grund dafür liegt in der reduzierten Anzahl der nachzutragenden Projekte aus den Anfangszeiten des IT-Systems.

2023 hat der DB-Konzern u. a. für die neue Güterstrecke zwischen Riegel und Schallstadt mit der Umsetzung von rund 20 verschiedenen Umweltprojekten begonnen. Für den Ausgleich der Baustelleneinrichtungsfläche der geplanten Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim wandeln wir den Kiefernwald bei [Pfungstadt](#) grün Nr. 65 mithilfe von sog. Pflanznestern, in denen verschiedene heimische Baum- und Straucharten ausgepflanzt werden, in einen klimastabilen Mischwald um. Auf einer Fläche von rund 250 ha pflanzt die Ökoagentur Hessen daher in unserem Auftrag bis 2030 über 100.000 neue standortheimische Bäume und Sträucher. Bis Ende 2023 wurden bereits mehr als 32.000 Laubbäume und Sträucher gepflanzt.

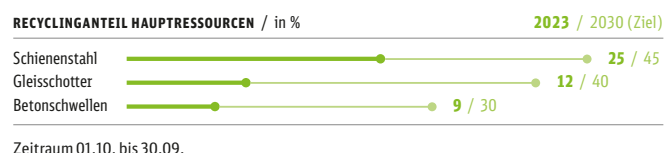
Ressourcenschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE GRI

In der Schieneninfrastruktur besteht insbesondere durch unsere Bautätigkeiten ein sehr hoher Ressourcenbedarf. Im Rahmen diverser Formate unseres Stakeholderdialogs informieren wir deshalb auch über unsere Ziele, Maßnahmen und Fortschritte im Bereich Ressourcenschutz.

Ressourcenschutz bedeutet für uns, Rohstoffe schonend einzusetzen, sie möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten und – wann immer es geht – unsere Abfälle zu recyceln. Wir streben an, bis 2040 konzernweit, mit besonderem Fokus auf dem Systemverbund Bahn, eine vollständige Kreislaufwirtschaft zu erreichen. Unser besonderes Augenmerk liegt dabei auf unseren Hauptressourcen Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl, die rund 80 % des Gewichts des Gesamtmaterialeinsatzes im Systemverbund Bahn darstellen. Hier haben wir uns verbindliche Ziele gesetzt und erhöhen bis 2030 die Recyclinganteile im Vergleich zum Basisjahr 2019:

- Schienenstahl: von 25 % auf 45 %
- Gleisschotter: von 13 % auf 40 %
- Betonschwellen: von 6 % auf 30 %



Zudem wollen wir unsere Recyclingquote auf einem sehr hohen Niveau von mindestens 95 % halten. Um die Entwicklungen von recycelten und recyclingfähigen Produkten voranzutreiben, bauen wir die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit Lieferanten auf und aus. Über die aktive Mitarbeit in

nationalen und internationalen Verbänden und Gremien wie dem BDI, Eurospec und der UIC sind wir bereits mit verschiedenen Akteuren zum Thema Circular Economy vernetzt.

Im Rahmen unserer mehrjährigen partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit der Bauindustrie und Planern in der Zukunftsinitiative Bahnbau (ZIB) haben wir 2023 gemeinsam ein neues Cluster ZIB »Grünes Planen, Bauen und Betreiben« aufgesetzt. Es hat eine Bestandsaufnahme stattgefunden, bei der Potenziale für Maßnahmen und Prozesse zur Verbesserung des Klima- und Ressourcenschutzes identifiziert wurden. Diese Möglichkeiten wollen wir kurzfristig nutzen, insbesondere durch den Einsatz von Recyclingbaustoffen oder die Sanierung von Bauwerken durch präventive Instandhaltungsstrategien statt des Abrisses.

Mit einer Stoffstrombilanz dokumentieren und bewerten wir jährlich die Ressourcen, die in den Betrieb hineingehen, und solche, die wieder hinausgehen. Dabei konzentrieren wir uns zunächst auf unsere Hauptressourcen Schotter, Beton, Stahl sowie Kupfer und Aluminium für den Systemverbund Bahn. Die Gewichtsmengen der Ressourcen werden im In- und Output für das jeweilige Berichtsjahr erfasst. Hier fokussieren wir uns auf den Bau der Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge sowie auf Fahrzeuersatzteile. Unsere Stoffstrombilanz werden wir ab 2024 sukzessive in unser derzeit in Entwicklung befindliches Ressourceninventar überführen.

GRI MATERIALKREISLÄUFE - RESSOURCEN-MANAGEMENT IM INPUT

Für das Schienennetz bilden Gleisschotter, Betonschwellen und Schienenstahl die Grundlage. Insgesamt befinden sich rund 200 Mio. t Gleisschotter, rund 95 Millionen Betonschwellen und rund 6,6 Mio. t Schienenstahl im deutschen Schienennetz.

MATERIALEINSATZ IN DER SCHIENENINFRASTRUKTUR	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Schotter in Tsd. t	3.880	3.471	+ 409	+ 11,8	3.638
Recyclinganteil in %	12,0	11,4	+ 0,6	-	10,7
Betonschwellen in Tsd.	3.475	2.089	+ 1.386	+ 66,3	2.590
Recyclinganteil in %	8,7	13,3	- 4,6	-	10,4
Schienenstahl in Tsd. t	280,4	259,0	+ 21,4	+ 8,3	244,4
Recyclinganteil ¹⁾ in %	24,9	-	-	-	-

Zeitraum 01.10. bis 30.09.

¹⁾ Datenerhebungsprozess für Recyclinganteil Schienenstahl in 2023 etabliert.

Beim Gesamtmaterialeinsatz ist die Anzahl von aufgearbeiteten Betonschwellen auf über 300.000 Schwellen gestiegen (im Vorjahr: 284.000 Schwellen). Durch den stärkeren Anstieg der Gesamtmengen an beschafften Betonschwellen ist der Recyclinganteil jedoch gesunken.

Für das Gleisnetz ergreifen wir Maßnahmen, um den Bedarf an Neumaterial zu senken und die Materialien möglichst lange in der Wertschöpfungskette zu halten. Dafür haben wir einen Materialkreislauf für [Gleisschotter](#) [Nr. 51](#) und [Betonschwellen](#) [Nr. 73](#) etabliert:

- 2023 wurden 3,2 Mio. t (im Vorjahr: 3,1 Mio. t) abgenutzter Gleisschotter aus dem Gleisnetz ausgebaut, gereinigt, wieder scharfkantig gemacht oder ersetzt. Die Steine werden für die interne Wiederverwendung zu Recycling-schotter oder zur weiteren Nutzung als Splitt bzw. Brechsand für den Straßenbau aufgearbeitet. Dies geschieht entweder direkt vor Ort durch gleisgebundene Bettungsreinigungsmaschinen, mobile Aufbereitungsanlagen oder in externen zertifizierten Anlagen. Damit werden die benötigte Menge an Neuschotter sowie die damit verbundenen transportbedingten Treibhausgasemissionen deutlich reduziert. So wurden bspw. im Rahmen der sog. Bettungsreinigung, bei der der Schotter aufgenommen, gesiebt, gereinigt und wieder ins Gleis zurückgelegt wird, 1,6 Mio. t (im Vorjahr: 1,3 Mio. t) Gleisschotter gereinigt, wovon 0,8 Mio. t (im Vorjahr: 0,6 Mio. t) direkt wieder in das Gleisnetz zurückgeführt werden konnten.
- Gemeinsam mit der HTW Dresden und Anlagenbauern untersuchen DB InfraGO und DB Bahnbau seit 2023 ein neues Verfahren zur schonenderen Aufbereitung von Gleisschotter mit dem Ziel, den Recyclinganteil im Gleisschotter zu erhöhen.
- 2023 wurden rund 532.000 t nicht mehr nutzbare Betonschwellen ausgebaut (im Vorjahr: rund 533.000 t). Die Betonschwellen werden, soweit zulässig, für den Wiedereinsatz im Gleisnetz aufgearbeitet. Hierfür ungeeignete Betonschwellen werden über zertifizierte Entsorgungsunternehmen recycelt und bspw. im Straßen- oder Wegebau eingesetzt.
- Für die Erhöhung des Recyclinganteils im Schienenstahl von heute rund 25% haben wir in einem ersten Schritt die Wirksamkeit der zwei Hebel, der Schienenaufarbeitung von Altschienen und der Beschaffung von grünem Stahl, als wesentliche Treiber bewertet und Handlungsbedarfe, wie z. B. die Ausweitung von Aufarbeitungsmöglichkeiten, identifiziert.

Unsere Maßnahmen im Bereich Ressourcenschutz sind vielfältig:

- U. a. tragen wir durch den Einsatz innovativer [3D-Druck-Verfahren](#) [Nr. 149](#) zu einer effizienten und ressourcenschonenden Bauteilproduktion in der Fahrzeuginstandhaltung bei. Überflüssige Lagerbestände werden vermieden, bei der Herstellung wird nur das tatsächlich benötigte Material verbraucht und wir verlängern die Lebenszyklen der Fahrzeuge, da wir Bauteile fertigen, die beim Hersteller nicht mehr erhältlich sind. Seit 2015 haben wir bereits über

80.000 (Ersatz-)Teile in mehr als 500 unterschiedlichen Anwendungen gedruckt. Da aber selbst in diesem ressourcenschonenden Verfahren nicht jeder Druck auf Anhieb gelingt und Abfälle entstehen, haben wir mit der Firma Recycling Fabrik für alle DB-Standorte deutschlandweit einen Recyclingkreislauf für 3D-Druck-Abfälle der meistverwendeten Druckmaterialien entwickelt.

- Wir können immer mehr Services digital anbieten und setzen dabei auf **papierlose Kommunikation**  **Nr. 137**. Es gibt z. B. in unseren Zügen die Möglichkeit, zahlreiche Magazine kostenfrei im ICE Portal zu lesen. Das Kund:innenmagazin DB MOBIL gibt es seit 2023 nur noch digital. In unseren Reisezentren reduzieren wir zudem die Auslage von gedruckten Werbemitteln.
- In **Zorneding (Bayern)**  **Nr. 6** eröffneten wir im Dezember 2023 das erste Bahnhofsempfangsgebäude, das komplett aus Holz gebaut wurde. Überschüssige Energie aus der 140 m² großen Photovoltaikanlage wird ein nachhaltiger Second-Life-Batteriespeicher des **DB-Start-ups encore**  **Nr. 120** aus 14 gebrauchten E-Auto-Batteriemodulen sammeln.

RECYCLINGQUOTE - RESSOURCEN-MANAGEMENT IM OUTPUT

Im Rahmen unseres **Umweltmanagementsystems**  **Nr. 131** gem. DIN ISO 14001 sind für den Systemverbund Bahn in Deutschland klare Regelungen zur Kreislaufwirtschaft festgelegt. So wird bei Materialien und Stoffen, die nicht mehr benötigt werden, geprüft, ob sie recycelt werden können und über welchen Weg sie den DB-Konzern verlassen. Wir treten grundsätzlich als Abfallerzeuger auf und steuern und verantworten dadurch aktiv die rechtskonforme und ökologische Abfallentsorgung über Dritte bis zur endgültigen Entsorgung. Die vertragliche Gestaltung und Steuerung von externen Entsorgungsleistungen erfolgt zentral für den Systemverbund Bahn durch die **Beschaffung**  **119f**. Es werden Entsorgungsfachbetriebe beauftragt, die im Sinne von § 56 Abs. 2 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrwG) über die entsprechenden abfallfachlichen und -wirtschaftlichen Eignungen verfügen. Betrachtet werden alle im Systemverbund Bahn anfallenden Abfälle, die gem. bestehenden Entsorgungsverträgen oder im Rahmen der in Deutschland geltenden kommunalen Überlassungspflicht einer Abfallentsorgung zugeführt werden.

Mit unserem internen Abfallmanagement erfassen und entsorgen wir nahezu jede Abfallart getrennt nach Einzelfraktionen. Dadurch können wir die Abfälle wieder dem Kreislauf zuführen und für spezifische Abfälle Erlöse erzielen. Die gefährlichen und nicht gefährlichen Abfälle werden mittels

eines zentralen IT-Systems erfasst. Somit besteht Transparenz über die Abfallströme und die Entsorgungswege. Bei DB Schenker ist im umfangreichen Global-Environmental-Management-System verankert, dass die jeweils lokal anwendbaren Rechtsgrundlagen für die Abfallentsorgung als Mindestvoraussetzungen anzusehen sind. Entsprechende vertragliche Regelungen werden auf lokaler Ebene getroffen und überwacht.

ABFALLMENGE (GESAMT) UND RECYCLINGQUOTE	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Abfallmenge (gesamt) in Tsd. t	7.974	8.187	- 213	- 2,6	8.830
Recyclingquote in %	96,5	96,7	- 0,2	-	96,2

Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres. Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf. Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.

Auch 2023 haben wir unsere Recyclingquote auf einem hohen Niveau von über 95 % gehalten. Insbesondere bei Bau und Instandhaltung unserer Schieneninfrastruktur und bei unserer Fahrzeugflotte fallen Abfälle an, die wertvolle Ressourcen wie Metalle und mineralische Baustoffe enthalten. Diese werden bereits heute überwiegend einem Recycling zugeführt und stehen dem Wirtschaftskreislauf weiterhin zur Verfügung.

Produkte möglichst lange zu verwenden leistet einen wichtigen Beitrag für mehr Ressourcenschutz und bietet die Möglichkeit zur Abfallvermeidung und Verlängerung von Ressourcenkreisläufen. Die Lebensdauer unserer Züge bspw. verlängern wir durch kontinuierliche Instandhaltung und Modernisierung (**Redesign**)  **Nr. 87**. Muss der DB-Konzern trotzdem ein Fahrzeug ausrangieren, wird es entweder weiterverkauft oder es werden noch verwendbare Komponenten ausgebaut und der Rest des Fahrzeugs dem Recycling zugeführt. So werden z. B. über das Gebrauchtzugportal von DB Cargo verkaufsfähige Schienenfahrzeuge am Markt veräußert. Für unsere Busse betreibt DB Regio eine Onlineplattform für den Verkauf von gebrauchten Fahrzeugen.

Wenn wir einen neuen Tunnel bauen oder anderweitig in ein Gelände eingreifen, fördern wir dabei große Mengen an Aushubmaterial aus der Erde. Die vielen Tonnen Sand, Kies, Ton und Naturstein geben wir zurück in den Kreislauf. Mit **Erdpool**  **Nr. 163**, unserem neuen digitalen Marktplatz, können wir bereits vor dem Start eines Bauprojekts anfallendes Material zum Verkauf anbieten. Dadurch lassen sich die Rohstoffe an anderer Stelle verwerten. Mit der Vermarktung reduzieren wir nicht nur den Abbau wertvoller mineralischer Rohstoffe, sondern schonen auch Deponiekapazitäten. Erdpool sorgt gleichzeitig dafür, dass das Aushub- sowie Ausbruchmaterial entsprechend den geltenden Umwelanforderungen geprüft wird.

Grüne Transformation

ABFALLMENGE NACH ABFALLARTEN UND ENTSORGUNGSVERFAHREN / in Tsd. t	2023	2022	2021
Bauabfälle	7.493	7.657	8.342
Recycling	7.272	7.449	8.069
Thermische Verwertung und Beseitigung	221	208	273
Schrott	321	363	327
Recycling	320	362	327
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,3	0,2	0,1
Elektronikschrott	1,4	1,3	3,8
Recycling	1,1	0,9	3,3
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,3	0,4	0,5
Siedlungsabfälle und Kunststoff	64,2	71,1	55,3
Recycling	35,4	37,8	23,7
Thermische Verwertung und Beseitigung	28,8	33,3	31,6
Papier	31,2	32,6	37,9
Recycling	29,2	31,0	37,2
Thermische Verwertung und Beseitigung	1,9	1,6	0,7
Altöl	2,6	2,0	1,7
Recycling	2,2	1,8	1,4
Thermische Verwertung und Beseitigung	0,3	0,1	0,2
Sonstige ¹⁾	60,9	61,0	61,7
Recycling	32,4	32,8	32,5
Thermische Verwertung und Beseitigung	28,5	28,2	29,2
Abfall insgesamt	7.974	8.187	8.830
Recycling	7.693	7.916	8.495
Thermische Verwertung und Beseitigung	281	272	335

Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres.

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.

Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.

¹⁾ Z. B. Farben, Lacke, Schlämme und weitere Abfälle der Instandhaltung.

- 2023 lag das Abfallaufkommen annähernd auf dem Vorjahresniveau. Den größten Anteil hatte wieder das Bauabfallaufkommen mit rund 94 %. Die Recyclingquote lag bei 96,5 %. Durch gezielte Maßnahmen, wie den selektiven Rückbau und die vertragliche Bindung von Sortier- und Recyclinganlagen, konnten wir den Anteil der wiederverwendbaren Abfälle hoch und den Anteil der zu beseitigenden oder zu verbrennenden Abfälle auf einem sehr niedrigen Niveau halten.
- Zu verbrennende Abfälle führen wir grundsätzlich der thermischen Abfallbehandlung zu. Dort wird die beim Verbrennen freigesetzte Energie als elektrische Energie, Wärme und/oder Prozessdampf genutzt.
- Siedlungsabfälle haben nur einen kleinen Anteil an unserem Gesamtabfallaufkommen, sind aber die sichtbarste Fraktion in unseren Zügen und an unseren Bahnhöfen. Unseren Ansatz zur Entsorgung von gemischten Siedlungsabfällen mit dem Ziel, die enthaltenen Wertstoffe weitestgehend zu recyceln, haben wir fortgeführt. Alle recyclingfähigen Siedlungsabfälle geben wir zur Sortierung in moderne Vorbehandlungsanlagen, sodass aus den darin enthaltenen Wertstoffen mindestens 85 % sauber getrennt für ein Recycling zur Verfügung stehen.

ABFALLMENGE VON GEFÄHRLICHEM UND NICHT GEFÄHRLICHEM ABFALL / in Tsd. t	2023	2022	2021
Gefährlicher Abfall	378	385	477
Anteil Recycling in %	61,7	62,0	67,9
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	38,3	38,0	32,1
Nicht gefährlicher Abfall	7.596	7.802	8.352
Anteil Recycling in %	98,2	98,4	97,8
Anteil thermische Verwertung und Beseitigung in %	1,8	1,6	2,2
Abfall insgesamt	7.974	8.187	8.830

Zeitraum 01.10. bis 30.09.; DB Schenker 01.01. bis 31.12. des jeweiligen Vorjahres.

Die Abfälle sind durch eigene Aktivitäten angefallen und werden

durch Dritte außerhalb des DB-Konzerns gemanagt.

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Enthält aus dem Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG.

Von dem 2023 angefallenen Abfall wurden rund 95 % (im Vorjahr: rund 95 %) als nicht gefährlich eingestuft. Dies umfasst bspw. Siedlungsabfälle und den größten Teil der Bauabfälle. Die restlichen rund 5 % umfassen Abfälle, die eine Gefahr für Gesundheit und Umwelt darstellen – wie bspw. Altöl oder kontaminiertes Altholz. Spezielle Verfahren gewährleisten, dass diese Abfälle sicher entsorgt werden. Wir berücksichtigen auch hierbei einen schonenden Umgang mit Ressourcen sowie Möglichkeiten für das Recycling oder die thermische Verwertung der Abfälle.

WASSERVERBRAUCH

Als Wasserverbrauch gilt im DB-Konzern der Bezug aus der öffentlichen Versorgung. Der für 2023 berichtete Wasserverbrauch ist insgesamt annähernd stabil geblieben. Im Systemverbund Bahn sowie bei DB Arriva ist der Wasserverbrauch deutlich zurückgegangen. Durch den Jahresversatz der Werte bei DB Schenker stieg der Wasserverbrauch mit der Rückkehr der Mitarbeitenden in die Unternehmensstandorte und einer Zunahme der Aufträge nach der Corona-Pandemie wieder an.

VERBRAUCHTES WASSER AUS ÖFFENTLICHER VERSORGUNG / in Mio. m³



Inkl. DB Arriva. Beinhaltet jeweils die Verbräuche von DB Schenker aus dem jeweiligen Vorjahr.

Lärmschutz

MANAGEMENTANSATZ UND LÄRMSCHUTZZIEL

Die Entlastung der Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm ist eine wesentliche Voraussetzung für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Deshalb arbeiten wir zusammen mit dem Bund weiter an der Umsetzung unseres Lärmschutzziels:

- Von 1999 bis 2030 wollen wir im Rahmen der Fortführung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes insgesamt 3.250 km Bestandsstrecken mit rund 800.000 Anwohner:innen von Schienenverkehrslärm entlasten. Dies entspricht der Hälfte der Betroffenen.
- Bis 2050 wollen wir alle Anwohner:innen an lärmbelasteten Bestandsstrecken von Schienenverkehrslärm entlastet haben. Voraussetzung für die Zielerreichung ist die auskömmliche Mittelbereitstellung für ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen durch den Bund im Haushaltstitel Lärmsanierung.

Mit unserer Zwei-Säulen-Strategie beim Lärmschutz, Maßnahmen zum einen vor Ort (Infrastruktur) und zum anderen an der Quelle (Fahrzeuge) durchzuführen, verbessern wir die Akzeptanz der Menschen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene  52ff.

- Die Güterwagen von DB Cargo sind bereits seit 2020 komplett auf leise Bremsen  Nr. 5 umgerüstet. Bis 2025 werden auch die elektrischen Streckenlokomotiven von DB Cargo in Deutschland mit leisen Bremssystemen unterwegs sein.
- Bis 2030 wird DB Cargo die älteren Diesellokomotiven der Baureihen 232/233 mit lauten Grauguss-Klotzbremsen ausgemustert haben. Lediglich Lokomotiven der Baureihe class 77 mit weniger als 2 % der Streckenleistung (in Ltkm) von DB Cargo werden dann noch mit diesen Bremssystemen fahren.
- DB Fernverkehr plant, alle Rangierlokomotiven mit Dieselantrieb durch besonders leise und klimafreundliche Hybrid-Rangierlokomotiven  Nr. 44 zu ersetzen. Somit trägt Lärmschutz gleichzeitig zum Klimaschutz bei. Die Auslieferung der leisen Hybrid-Rangierloks soll infolge von Lieferengpässen bis 2028 erfolgen.

Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung (DZSF) und unseren Partnern aus der Industrie wollen wir die Forschung und Entwicklung von Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen für Schieneninfrastruktur und -fahrzeuge weiter vorantreiben.

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE

LÄRMSANIERUNG UND -VORSORGE IN DEUTSCHLAND	2023	2022	2021
LÄRMSANIERUNG (BESTANDSNETZ)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	46,8	37,7	44,2
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.750	1.484	1.820
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.255	2.202	2.110
Durch Lärmvorsorge entlastete Lärmsanierungsbereiche gesamt in km	52,8	52,1	52,1
LÄRMVORSORGE (NEU- UND AUSBAUSTRECKEN)			
Fertiggestellte Schallschutzwände in km	40,2	33,2	41,2
Wohnungen mit passiven Maßnahmen	1.060	714	590

Seit Beginn des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms an bestehenden Schienenwegen des Bundes 1999 haben wir die Lärmbelastung für die Anwohner:innen reduziert. Durch ortsfeste Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Schallschutzwände  Nr. 25, Schallschutzfenster  Nr. 101 oder auch Schalldämmlüfter an Wohngebäuden, sanieren wir die lärmbelasteten Bestandsstrecken. Die Entwicklung der lärmsanierten Strecken entspricht unserer Prognose im Integrierten Bericht 2022  208.

Mittelabruf Bundeshaushalt

2023 wurden rund 135 Mio.€ aus Mitteln aus dem Bundeshaushalt für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen des Lärmsanierungsprogramms ausgegeben, womit weitere Schallschutzwände errichtet und zusätzliche Wohnungen mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet wurden. Darüber hinaus werden mit den Mitteln des Bundes weitere Sonderthemen im Lärmschutz, z. B. die Umsetzung der Maßnahmen aus der Machbarkeitsuntersuchung Mittelrheintal  31, finanziert.

Weitere Angaben

LUFTREINHALTUNG

ABSOLUTE PARTIKELEMISSIONEN PER 31.12. / in t	2023	2022	2021
Personenverkehr	444	303	330
Güterverkehr	3.266	3.430	4.965
Sonstige Verkehre	10	4	4
Stationäre Anlagen	142	125	-
Insgesamt	3.862	3.862	5.299

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3. Inkl. DB Arriva. Ohne USA Truck  171. 2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

ABSOLUTE STICKOXIDEMISSIONEN (NO _x) PER 31.12. / in t	2023	2022	2021
Personenverkehr	13.850	12.116	13.609
Güterverkehr	71.238	79.371	91.280
Sonstige Verkehre	172	173	190
Stationäre Anlagen	1.113	1.040	-
Insgesamt	86.374	92.700	105.079

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3. Inkl. DB Arriva. Ohne USA Truck  171. 2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

SCHWEFELDIOXIDEMISSIONEN (SO ₂) PER 31.12. / in t	2023	2022	2021
Personenverkehr	2.953	1.545	1.558
Güterverkehr	17.369	16.730	13.052
Sonstige Verkehre	197	42	41
Stationäre Anlagen	1.151	1.412	-
Insgesamt	21.670	19.729	14.651

Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1-3. Inkl. DB Arriva. Ohne USA Truck  171. 2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

ABSOLUTE KOHLENWASSERSTOFFEMISSIONEN (NMHC) PER 31.12. / in t			
	2023	2022	2021
Personenverkehr	1.412	1.186	1.279
Güterverkehr	5.595	6.198	6.450
Sonstige Verkehre	68	57	53
Stationäre Anlagen	178	425	-
Insgesamt	7.253	7.865	7.782

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Verbrennungsbedingt, Well-to-Wheel (WTW), Scope 1–3. Inkl. DB Arriva. Ohne USA Truck  171.
2021 können bei Schienengüterverkehren von/nach China von DB Cargo und DB Schenker Doppelbilanzierungen enthalten sein, sodass Werte leicht erhöht sein können.

Unsere wichtigste Maßnahme zur Verminderung von Luftschadstoffemissionen ist die stetige Modernisierung unserer Fahrzeugflotte. Einen wichtigen Beitrag leistet auch der hohe Anteil des elektrisch betriebenen Schienenverkehrs, da bei elektrisch angetriebenen Schienenfahrzeugen bis auf Abriebe keine lokalen Luftschadstoffemissionen entstehen, sondern nur bei der Stromerzeugung. Grundlage für die Berechnung sind Kraftstoffverbräuche und die Zusammensetzung unserer Fahrzeugflotte. Seit Mitte 2018 setzen wir auf unseren innerstädtischen Baustellen ausschließlich **emissionsarme Baufahrzeuge und -maschinen**  **Nr. 11** ein. Unsere verbrennungsbedingten Schadstoffemissionen werden durch die Seefracht dominiert, bei Rußpartikeln machen sie rund 62 % aus. In der Schifffahrt gelten weltweit seit 2020 verschärfte gesetzliche Regelungen für den Schwefelgehalt in Kraftstoffen zur Reduzierung von Luftschadstoffen. Durch eine zu optimistische Berücksichtigung dieser gesetzlichen Verschärfung in 2021 und deren Korrektur in 2022 kam es zu einem scheinbaren Anstieg der SO₂-Emissionen in 2022. Der Anstieg der SO₂-Emissionen in 2023 ist ein Resultat einer Methodenänderung innerhalb externer Tools in der Berechnung der indirekten SO₂-Emissionen.

Abgasnormen unserer Fahrzeuge

Unsere für Langstrecken eingesetzten Lkw haben die höchsten Euro-Normen V und VI und nahezu unsere komplette Pkw-Flotte (99,9 %) verfügt über die Abgasnorm Euro 6. Im Schienenverkehr fahren nur noch rund 15 % der Fahrzeuge unserer Flotte mit der niedrigsten Schadstoffstufe UIC0. Der Anteil an Schienenfahrzeugen mit schadstoffarmer Elektrotraktion bleibt mit rund 64 % auf einem hohen Niveau. Bei unseren Bussen gab es eine Steigerung des Anteils der Fahrzeuge mit Euro-Norm V und VI auf rund 91 % (im Vorjahr: rund 88 %).

Methodik zu Luftschadstoffemissionen

Basis für die Bilanzierung sind die konzernweit erhobenen und aggregierten Endenergieverbräuche und Leistungsdaten sowie relevante Emissionsfaktoren (EFA). Für die Berechnung der EFA wird die Verteilung unserer Flotten nach Schadstoffnorm berücksichtigt. Des Weiteren werden Grenzwerte für Schienenfahrzeuge (EU-RL 97/68/EG, EU-RL 2004/26/EG, EU-Verordnung 2016/1628), das Emissionsberechnungsmo-

dell TREMOD, das Bilanzierungstool EcoTransIT World sowie eigene Berechnungen herangezogen. Die Bilanzierung der stationären Emissionen erfolgt unter Zugrundelegung von EFA, die für den DB-Konzern vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) bereitgestellt werden.

UMWELTMANAGEMENT

Umweltmanagementsystem



ANTEIL UNTERNEHMEN DES DB-KONZERNS MIT ZERTIFIZIERTEM UMWELTMANAGEMENTSYSTEM NACH ISO 14001 PER 30.11. / in %			
	2023	2022	2021
DB-Konzern	43	46	47
In Deutschland	20	21	20
In Europa (ohne Deutschland)	47	51	53
Weltweit (ohne Europa und Deutschland)	79	75	73

Inkl. DB Arriva.

Unsere Umweltziele werden durch ein konzernweites Umweltmanagementsystem nach DIN ISO 14001 unterstützt, dessen konforme Verankerung in unserem **Konzernregelwerk**  **195ff.** von einem unabhängigen Institut bestätigt wurde. Darauf aufbauend setzten 2023 rund 74 % (im Vorjahr: rund 78 %) unserer 258 umweltrelevanten Konzerngesellschaften ein entsprechendes **Umweltmanagementsystem**  **Nr. 131** ein. Die Einhaltung und die Weiterentwicklung des konzernweiten Umweltmanagementstandards erfolgen durch den Bereich Nachhaltigkeit und Umwelt. 2023 wurden keine signifikanten Bußgelder oder anderen Strafen wegen Umweltvergehen gegen Konzerngesellschaften erlassen.

MITARBEITENDE FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Wir bieten unseren Mitarbeitenden **Umweltfachschulungen**  **Nr. 90** zu Themen aus den Handlungsfeldern der grünen Transformation an. Im Klimaschutz haben Mitarbeitende z. B. die Möglichkeit, sich im Energiemanagement nach DIN 50001 schulen zu lassen. 2023 fanden 103 Veranstaltungen (im Vorjahr: 80) mit rund 1.970 Teilnehmenden (im Vorjahr: rund 1.340) in Deutschland statt.

SONSTIGE MASSNAHMEN

GreenTech-Programm

Anfang Juni 2023 hat unser Start-up-Hub DB Mindbox ein GreenTech-Programm gestartet, auf das sich über 130 Start-ups aus 30 Ländern mit ihren Ideen und Lösungsansätzen in den Themenbereichen nachhaltige Materialien, Klima und Umwelt, Energie, zirkuläres Design und mit anderen nachhaltigen Lösungen bewerben können. Neben der finanziellen Förderung können die Unternehmen ihre innovativen Lösungsansätze direkt verproben. Ende August 2023 wurden sieben Start-ups ausgewählt, die seit dem 9. Oktober 2023 für 100 Tage mit dem DB-Konzern zusammenarbeiten.



MITARBEITENDE

Kennzahlenübersicht —> 85

Managementansatz und Ziele —> 85

Personalplanung —> 87

Personalgewinnung —> 87

Führung, Qualifizierung und Transformation —> 88

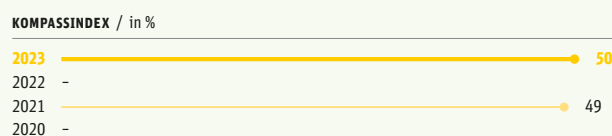
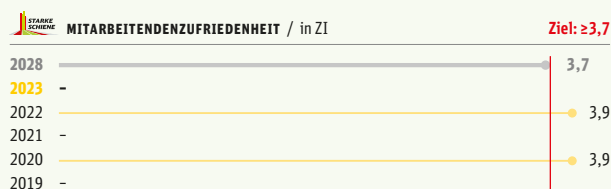
Arbeit der Zukunft —> 93

Weitere Mitarbeitendenkennzahlen —> 101

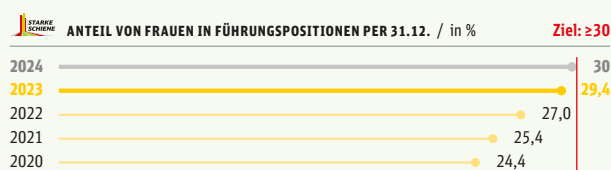
GRI

Kennzahlenübersicht

Mitarbeitende

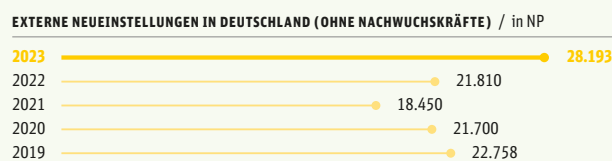


In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung wird für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0 % bis 100 %, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt.



Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene, bezogen auf die zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres gültige Organisationsstruktur.

— Kurz-/Mittelfristziel — Langfristziel



Mitarbeitende, die bereits ihren ersten Arbeitstag im DB-Konzern absolviert haben.

GRI

Managementansatz und Ziele

Der DB-Konzern sorgt für Mobilität und Logistik in Deutschland. Unsere Mitarbeitenden sind dabei das Rückgrat. Gemeinsames Ziel ist es, die Strategie Starke Schiene 52ff. umzusetzen und so die Verkehrswende zu gestalten. Dieser Erfolg hängt im besonderen Maße davon ab, ob es uns gelingt, die notwendigen Fach-, Führungs- und Nachwuchskräfte zu gewinnen und nachhaltig an uns zu binden. Den Rahmen dafür bildet unsere Personalstrategie. Sie ist ein integraler Bestandteil der Strategie Starke Schiene. Die strategischen Themenfelder im Ausbaustein »100.000 Mitarbeitende« fest im Blick, legen wir die Grundlage für eine moderne, zukunftsgerichtete Personalarbeit.

- **Vorausschauende Personalplanung:** Wir versuchen, Personalengpässe möglichst frühzeitig zu erkennen und auszusteuern, um Auswirkungen von Kapazitätsengpässen bei der Leistungserbringung zu vermeiden. Hierfür entwickeln wir unsere Personalplanungssysteme kontinuierlich weiter.
- **Innovatives Recruiting:** Wir wollen auch auf einem umkämpften Arbeitsmarkt engagierte Mitarbeitende für den DB-Konzern gewinnen und gleichzeitig strukturelle Risiken in unserer demografischen Altersstruktur abdämpfen.
- **Ganzheitliche Führung, Qualifizierung und Transformation:** Die Entwicklung unserer Mitarbeitenden richtet sich daran aus, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Wir unterstützen Mitarbeitende

bei Veränderungsprozessen, sodass sie die Transformation des DB-Konzerns hin zu einem modernen, nachhaltigen und digitalisierten Mobilitäts- und Logistikanbieter mitgestalten können. Führungskräfte unterstützen wir hierbei in ihrer besonderen Verantwortung als Multiplikator:innen und Wegweiser:innen mit [Weiterbildungsangeboten](#) 90f. Um das Potenzial unserer Mitarbeitenden zu entwickeln und auch notwendige Zukunftskompetenzen aufzubauen, entwickeln wir zielgerichtete Qualifizierungsangebote im Rahmen eines modernen [Lernökosystems](#) 90, das allen Mitarbeitenden offen steht. Im konzernweiten [Performance-Management](#) 91f. steht unsere Leistungsfähigkeit im Mittelpunkt.

- **Einheitliche HR-Produkte und -Prozesse:** Wir wollen eine wertschätzende und ergebnisorientierte Zusammenarbeit fördern. Grundlage ist der [Kompass für ein Starkes Miteinander](#) 92f. als kulturgebendes Element. Die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden und den aktuellen Zustand unserer Unternehmenskultur und verschiedener organisationaler Rahmenbedingungen messen wir konzernweit regelmäßig mit unserer [Mitarbeitendenbefragung](#) 92f. und im Systemverbund Bahn mit unserem [Kulturbarometer](#) 92f.
- **Arbeit der Zukunft und Diversity:** Im Rahmen dieses strategischen Themenfelds entwickeln wir unsere Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen weiter, um als Arbeitgeber auch zukünftig attraktiv zu sein und unserer sozialen Verantwortung nachzukommen. Hierfür explorieren wir HR-Zukunftsthemen im Rahmen der Konzerninitiative [Menschen. Machen. Zukunft.](#) 100.
- **Diversity und Chancengleichheit:** Beide sind ein besonders wichtiges Thema und Kernbestandteil unserer Arbeitskultur. Wir wertschätzen unterschiedliche Perspektiven, Werte und Erfahrungen unserer vielfältigen Belegschaft und versuchen stets, als DB-Konzern Zeichen für mehr gesellschaftlichen Zusammenhalt zu setzen. Hierfür betreiben wir ein aktives [Diversity-Management](#) 99ff. mit Akteur:innen auf allen Ebenen.
- **Arbeitssicherheit:** Gesundheitliche Unversehrtheit unserer Mitarbeitenden und sichere Arbeitsbedingungen sind selbstverständliche Aspekte unseres Handelns und Basis des [betrieblichen Gesundheitsmanagements](#) 97ff. im DB-Konzern. Wir unterstützen unsere Mitarbeitenden in ihrem eigenverantwortlichen Bemühen um Gesundheit und gestalten die Arbeitsbedingungen gesundheits- und altersgerecht und unter Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen.

Im Vorstand verantwortet das Vorstandsmitglied für Personal und Recht Mitarbeitenthemen im DB-Konzern und wird hierbei von den HR-Gruppenfunktionen in der Konzernleitung

unterstützt. Die konzernweite Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Geschäftsfeldern und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher, nationaler, internationaler, örtlicher und markenspezifischer Besonderheiten. Die Einhaltung konzernweit geltender Grundsätze und Standards ist durch die Konzernrichtlinie Personalmanagement geregelt. Die betriebsverfassungsrechtliche Mitbestimmung aller Themen erfolgt im partnerschaftlichen und vertrauensvollen Austausch mit unseren Interessenvertretungen und Sozialpartnern.

Auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und internen Regelwerke werden die Grundsätze der Chancengleichheit, Sozialpartnerschaft, HR-Compliance sowie der Vielfalt und Integration im DB-Konzern gewährleistet. Sichergestellt wird hierbei die konsequente Anwendung der Gesetze und der arbeitsgerichtlichen Rechtsprechung sowie der daraus abgeleiteten rechtlichen Positionierung und Vertragsstandards.

Als einer von Deutschlands größten Arbeitgebern leben wir unsere unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung. In unserem [DB-Verhaltenskodex für Mitarbeitende und Führungskräfte](#) (Konzerngrundsätze Ethik) und dem [DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#) verpflichten wir zur Einhaltung unserer weltweit geltenden Standards und Erwartungen mit dem Ziel, unsere Geschäftstätigkeit ethisch einwandfrei zu gestalten. Der DB-Konzern achtet im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit die international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten gem. seiner [Grundsatzerklärung](#) und den in der Internationalen Menschenrechtscharta sowie in den ILO-Kernarbeitsnormen festgehaltenen Grundsätzen. Der DB-Konzern hat sich den zehn Prinzipien des [UN Global Compact](#) 299 verpflichtet. Wir orientieren uns zudem an den Grundsätzen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGP) und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen.

Durch unser Handeln leisten wir einen positiven Beitrag zu Schutz und Förderung der Grundsätze der international anerkannten Menschenrechte, soweit wir dabei nicht gegen lokales Recht verstoßen.

15 AUSBAUSTEINE DER MITARBEITENDEN

2023 wurden zwei weitere [Ausbausteine der Mitarbeitenden](#) 54 identifiziert und ausgearbeitet. In diesem Rahmen werden die wichtigsten Anliegen der Mitarbeitenden priorisiert und mit Vorstandsunterstützung umgesetzt. Insgesamt wurden bisher acht Ausbausteine umgesetzt.

TRANSFORMATIONSPROJEKT SMART HR

Mit Smart HR verfolgen wir die Ablösung unseres aktuellen Personalmanagementsystems durch eine cloudbasierte Lösung, in der Mitarbeitende über digitale Services HR-Produkte



jederzeit und ortsunabhängig nutzen können. Wir befinden uns derzeit in der Implementierungsphase. Der Go-live des Systems erfolgt voraussichtlich Ende 2024.

Personalplanung

Um den DB-Konzern robust aufzustellen, benötigen wir eine effektive und effiziente Personalplanung und -steuerung über den gesamten Human-Resource-(HR-)Wertschöpfungsprozess von der differenzierten Planung über die Personalgewinnung, die Qualifizierung und Funktionsausbildung bis hin zur Berücksichtigung der tatsächlichen Leistungswirksamkeit. Als wesentlicher Teil eines ganzheitlichen Ressourcenmanagements arbeiten wir daran, Kapazitäts- und Kompetenzlücken zu schließen und Mitarbeitende optimal einzusetzen.

Im Sinne einer performanten Personalsteuerung führen wir eine 18-monatige rollierende Prognose für betriebliche Schlüsselfunktionen im Rahmen eines regelmäßigen Berichtswesens durch. Mit der Strategischen Personalplanung (SPP) verfügen wir über ein Instrument zur Analyse unserer längerfristigen personalpolitischen Herausforderungen. Dies verschafft uns einen systematischen Blick über die nächste Dekade bei den strategisch relevanten Tätigkeiten.

Wir arbeiten derzeit an einer Weiterentwicklung unserer SPP. Das Ziel ist, eine robuste und zukunftsfähige SPP zu gestalten. Wichtiger Baustein der zukünftigen SPP und analytische Basis der Personalstrategie ist die Starke Schiene. Wir schaffen Synergien zwischen den unterschiedlichsten zukunftsorientierten Weiterentwicklungsprojekten.

Personalgewinnung

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Auch 2023 haben wir unsere Personalgewinnungsstrategie durch umfassende, kandidatenorientierte Maßnahmen weiterentwickelt und uns als attraktiver Arbeitgeber positioniert. Wir haben gezielte Hebel definiert, um den Herausforderungen des weiterhin engen und sich schnell verändernden Arbeitsmarktes zu begegnen. Der DB-Konzern ist gem. der Trendence-Rankings 2023 ein Top-Arbeitgeber in Deutschland.

Anfang 2023 wurde auf Basis einer neu entwickelten, global geltenden Employer Value Proposition (Arbeitgebermarkenversprechen) unser neuer Arbeitgeberauftritt mit der Leitfrage »Was ist dir wichtig?« implementiert. Wir stellen dabei unsere potenziellen Mitarbeitenden in den Fokus, gehen mit ihnen in den direkten Dialog und transportieren dadurch zielgruppenspezifisch relevante Botschaften, Benefits und Job-Angebote. Die Kampagne wurde in 31 Ländern ausgerollt und allein in Deutschland wurden 2023 rund 1.400 Messen, Events und Schulveranstaltungen durchgeführt.

Für eine umfassende Ausschöpfung aller Arbeitsmarktpotenziale haben wir unsere Diversity-Recruitingstrategie mit zielgruppenspezifischen Maßnahmen weiter ausgebaut. Hierfür wurden wir mit einem Trendence Award ausgezeichnet. Unsere gezielte Diversity-Marketing- und Kommunikationsstrategie stellt unsere Positionierung als vielfältiger Arbeitgeber sicher.

Damit wir als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar sind, verfolgen wir weiterhin unsere 2020 entwickelte Frauenrecruitingstrategie, die 30 Maßnahmen für unser Ziel »30% Frauen in Führung bis Ende 2024« beinhaltet. Dadurch soll auch der Frauenanteil im DB-Konzern nachhaltig gesteigert werden. Als eine Maßnahme haben wir erneut einen DB-Weltfrauenmonat umgesetzt. Mit unserer Kampagne »DB on Tour« zeigten wir sieben Protagonistinnen in sieben Berufen in sieben Städten.

Durch unser Inklusionszentrum geben wir allen Bewerber:innen mit Behinderung, d. h. mit Sozialgesetzbuch-(SGB-) IX-Merkmal, die eine Absage im Regelprozess erhalten, eine zweite Chance auf einen Einstieg im DB-Konzern. Sie werden durch geschulte und erfahrene Ansprechpartner:innen für Bewerber:innen mit (Schwer-)Behinderung begleitet und durch die Recruiter:innen unseres Inklusionszentrums beraten. Für unser Engagement wurden wir in diesem Jahr mit einem Impact of Diversity Award ausgezeichnet. Zudem bieten wir für alle Recruiter:innen und weiteren am Einstellungsprozess beteiligten Personen Unconscious-Bias- und Bewertungsfehlertrainings sowie Diversity-Recruiting-Werkstätten an.

Cross-Border-Recruiting beschreibt die Ansprache, Gewinnung sowie Relocation von qualifizierten Fachkräften aus dem Ausland für Engpassvakanten in Deutschland. 2023 haben wir unsere Aktivitäten in Ägypten, Tunesien, Rumänien, Albanien und dem Kosovo ausgebaut. Durch Cross-Border-Recruiting haben wir seit 2019 über 450 internationale Mitarbeitende aus 16 Ländern für den DB-Konzern gewonnen.

Darüber hinaus bauen wir unsere Angebote für Geflüchtete in Deutschland weiter aus. In Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit haben wir Schwerpunktstandorte identifiziert, organisieren physische und digitale Informationsveranstaltungen und führen ein intensives und individuelles Matching von Bewerber:innenprofilen mit Vakanten des DB-Konzerns durch. Zudem haben wir unser Jobportal mit Informationen zu Einstiegsoptionen, Veranstaltungsübersichten und Beratungsmöglichkeiten weiterentwickelt.

Um nah an unseren Zielgruppen zu sein, wurde 2023 die Rolle der Community Recruiter:in geschaffen. Aktuell sind bereits 21 Community Recruiter:innen in allen Regionen Deutschlands tätig. Ihre Aufgabe ist es, v. a. ländliche Regionen zu erschließen und vor Ort an Schulen und in Vereinen für den DB-Konzern zu begeistern. Darüber hinaus aktivieren wir Mitarbeitende des DB-Konzerns, sich als aktive Schulpätr:innen

zu engagieren, um an Schulen in Zusammenarbeit mit Community Recruiter:innen präsent zu sein. Sowohl Schulpat:innen als auch unsere Community Recruiter:innen fungieren als Ansprechpartner:innen für Schüler:innen, Lehrkräfte und Eltern.

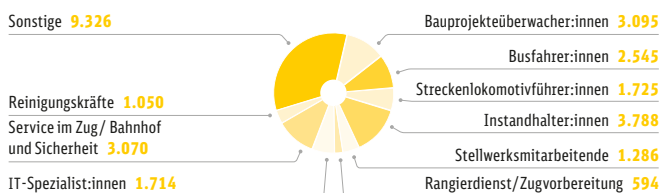
Wir haben auch 2023 unsere HR-Innovationsstrategie weiterentwickelt, um uns mit zukunftsorientierten und modernen Produkten und Prozessen als moderner Arbeitgeber zu präsentieren. Kandidat:innen können sich seit 2023 direkt über einen Chatbot bei uns bewerben. Dadurch ist der Bewerbungsprozess noch einfacher und hürdenloser geworden. Sobald eine Bewerbung über das Karriereportal eingereicht wurde, können Kandidat:innen den Stand ihrer Bewerbung verfolgen und werden auch proaktiv darüber informiert.

Für die Vorbereitung der Eignungsuntersuchung, die für die Ausübung bestimmter Berufe im DB-Konzern eine zwingende Voraussetzung darstellt, haben wir das Angebot auf der Plattform DB Med ausgebaut. Durch die Neukonzeption der Übungsaufgaben sowie der eigens programmierten Reaktionsübungen bieten wir unseren Kandidat:innen somit eine bessere Möglichkeit der Prüfungsvorbereitung.

GRI NEUEINSTELLUNGEN

2023 haben im DB-Konzern in Deutschland rund 33.900 neue Mitarbeitende (inkl. Auszubildender und dual Studierender) ihren ersten Arbeitstag absolviert (im Vorjahr: rund 26.700). Damit haben wir 2023 so viele neue Mitarbeitende begrüßt wie nie zuvor – dies belegt die Attraktivität des DB-Konzerns als Arbeitgeber. Zu den Neueinstellungen zählen über 5.500 Instandhalter:innen, rund 2.500 Streckenlokomotivführer:innen sowie über 2.100 Stellwerksmitarbeitende.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN IN DEUTSCHLAND (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) / in NP 2023



Ohne Berücksichtigung der Nachwuchskräfte verzeichneten wir 2023 28.193 externe Neueinstellungen in Deutschland (im Vorjahr: 21.810). So leisten wir einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung unseres zentralen strategischen HR-Ziels und zur Robustheit des DB-Konzerns.

NEUEINSTELLUNGEN NACH GESCHLECHT (OHNE NACHWUCHSKRÄFTE) PER 31.12. / in NP			
	2023	2022	2021
< 30 Jahre	10.824	8.247	7.161
Anteil Frauen in %	29,6	30,7	30,5
30 – 49 Jahre	13.200	10.528	8.892
Anteil Frauen in %	25,5	25,4	21,9
≥ 50 Jahre	4.169	3.035	2.397
Anteil Frauen in %	21,8	21,6	18,9
DB-Konzern	28.193	21.810	18.450

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).
Nicht enthalten sind Einstellungen und Übernahmen von Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium.

Führung, Qualifizierung und Transformation

QUALIFIZIERUNG UND AUSBILDUNG

Wir sind einer der größten Ausbilder in Deutschland und bilden in rund 50 Ausbildungsberufen und 25 dualen Studiengängen aus. So haben junge Menschen bei uns auch in unsicheren Zeiten sichere Berufsperspektiven, denn wir bieten Auszubildenden und dual Studierenden nach erfolgreich bestandener Abschlussprüfung grundsätzlich eine unbefristete Übernahme an.

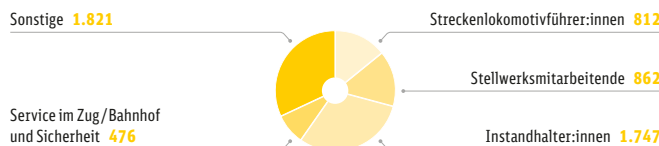
NACHWUCHSKRÄFTE IN DEUTSCHLAND PER 31.12. / in NP			
	2023	2022	2021
Auszubildende ¹⁾	12.513	11.869	11.668
Studierende im dualen Studium ¹⁾	1.589	1.398	1.316
Trainees ²⁾	207	195	128
Praktikant:innen ²⁾	581	593	667
»Chance plus«-Teilnehmende	140	132	184
Insgesamt	15.030	14.187	13.963

¹⁾ Umfasst alle Ausbildungsjahrgänge (i. d. R. drei Ausbildungsjahrgänge bei den Auszubildenden und Studierenden im dualen Studium).

²⁾ Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden.

Um die zusätzlichen Mitarbeitenden gut und schnell qualifizieren zu können, erhöhen wir kontinuierlich unsere Kapazitäten.

EXTERNE NEUEINSTELLUNGEN AUSZUBILDENDE UND STUDIERENDE IM DUALEN STUDIUM IN DEUTSCHLAND / in NP 2023



Angaben zum jeweils angestrebten Berufsziel.

2023 sind rund 5.700 (im Vorjahr: rund 4.900) Auszubildende (ohne »Chance plus«-Teilnehmende) und dual Studierende in ihre Berufsausbildung bzw. ihr Studium im DB-Konzern gestartet. Für alle Ausbildungswege haben wir 2023 im Systemverbund Bahn rund 100.000 (im Vorjahr: rund 110.000) Bewerbungen erhalten. Das zeigt, dass wir gerade bei jungen

Menschen in Zeiten der Diskussionen um Klimawandel, Nachhaltigkeit und Umweltschutz ein attraktiver Arbeitgeber sind. Nach wie vor starteten die meisten Auszubildenden in den Berufen Eisenbahner:in im Betriebsdienst und Elektroniker:in für Betriebstechnik.

Wir beteiligen uns an der sozialpartnerschaftlichen Neuordnung der wichtigsten Ausbildungsberufe im Eisenbahnverkehrswesen. Aktuell ist dies die Neuordnung der Kaufleute für Verkehrsservice.

NACHWUCHSSICHERUNG

GRI

ÜBERNOMMENE NACHWUCHSKRÄFTE NACH AUSBILDUNGSART / in NP	2023	2022	2021
Auszubildende	2.912	2.880	2.614
Studierende im dualen Studium	276	261	239

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98% der inländischen Mitarbeitenden).
Übernahme nach Abschluss der Ausbildung bzw. des dualen Studiums.

Für uns stellen die eigene Ausbildung und das duale Studienangebot ein festes Fundament der Fachkräftesicherung dar. Ergänzt wird dies durch das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« für Jugendliche, die Unterstützung beim Arbeitsmarktzugang benötigen.

- Das Projekt Soziale und kulturelle Integration (SUKI) der Stiftungsfamilie BSW&EWH gemeinsam mit der EVG und dem Fonds soziale Sicherung bietet integrationsbegleitende Angebote zur Ergänzung der berufsfachlichen Qualifizierungsprogramme für Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund.
- Die mit der Stiftungsfamilie Bahnsozialwerk / Eisenbahnwaisenhort 2022 etablierte DB Youngster Community hat bereits über 12.000 Mitglieder. Über diese können sich Nachwuchskräfte im DB-Konzern vernetzen und an überfachlichen Angeboten sowohl im Preboarding als auch während des Einstiegs teilnehmen. Erstmals hat 2023 das DB Youngster Festival stattgefunden und wird wegen des großen Zuspruchs 2024 in größerem Umfang erneut angeboten.
- Das sozialpädagogische Unterstützungsangebot Life-hacks4U, das gemeinsam mit ZukunftPlus e. V. umgesetzt wird, konnte 2023 nochmals deutlich erweitert werden. Der Unterstützungsumfang pro Woche wurde im Vergleich zum Vorjahr um rund 150 % erhöht. Es ist ein Angebot zur individuellen Unterstützung von Nachwuchskräften, Quereinsteigenden und Auszubildenden. Ziel ist es, Ausbildungsabbrüche zu verhindern und Auszubildende bei überfachlichen Themen zu entlasten.
- Großen Zuspruch fanden zudem auch Angebote der Erstausbildungscommunity – der Community für Auszubildende. 2023 nahmen über 1.800 Auszubildende an den 27

angebotenen Coffee&Learn-Formaten, z. B. zur Generation Z, Gesprächsformaten im dualen Studium oder Bindung von Nachwuchskräften, teil.

- Sehr gute Leistungen und großes Engagement in unseren Einstiegsprogrammen würdigen wir durch das Exzellenzprogramm »ausgezeichnet!« für besonders leistungsstarke Nachwuchskräfte.
- Die gesellschaftliche Verantwortung und Partizipation der Nachwuchskräfte wird durch die Teilnahme am Toleranzwettbewerb »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« gefördert. Seit 2000 haben über 13.000 Auszubildende rund 1.500 Projekte verwirklicht und ein Zeichen für ein respektvolles und tolerantes Miteinander gesetzt. 2023 waren rund 350 Nachwuchskräfte in über 50 Projekten beteiligt.

MITARBEITENDENBINDUNG UND -ENTWICKLUNG

GRI

Neue Ansätze und leistungsfähige Prozesse bei der Mitarbeitendenbindung und -entwicklung sind entscheidend für mehr Verantwortungsübernahme, Zusammenarbeit und Leistungsfähigkeit im DB-Konzern. Wir fördern Mitarbeitende in verschiedenen Themenfeldern:

- **Mitarbeitendenbindung:** Die emotionale Bindung unserer Mitarbeitenden an den DB-Konzern hat für unseren Erfolg eine entscheidende Bedeutung. Sie hat positive Effekte wie eine höhere Produktivität, senkt gleichzeitig auch das Risiko einer »inneren Kündigung« und kann die Fluktuation der Mitarbeitenden reduzieren. Die Analyse von internen und externen Daten zeigt, dass Weiterentwicklungsmöglichkeiten, Wertschätzung, die erlebte Selbstwirksamkeit (z. B. auf die eigenen Arbeitsbedingungen), das Führungsverhalten und die finanziellen Rahmenbedingungen wichtige Bindungs- und Fluktuations-treiber sind. Sie haben einen entscheidenden Einfluss auf die langfristige Bindung unserer Mitarbeitenden – in jeder Phase des Mitarbeitendenlebenszyklus. Unsere Analyse der erfolgskritischen Bindungsmomente bildet den Grundstein für unsere gezielten Maßnahmen zur Stärkung der Mitarbeitendenbindung. Daher haben wir im sog. Bindungswegweiser zunächst Transparenz über die konzernweiten Instrumente und Best Practices zur Stärkung der Mitarbeitendenbindung geschaffen. Wir unterstützen auch die Führungskräfte in ihrer Rolle dabei. Auf Basis der weiteren Tiefenanalyse werden ab 2024 weitere zielgruppenspezifische Maßnahmen zur Stärkung der Mitarbeitendenbindung abgeleitet.
- **Leisten:** »mein Performance Management« stellt den ehrlichen Dialog über Leistung in den Mittelpunkt, mit dem Ziel, unsere Leistungsfähigkeit kontinuierlich zu fördern. Mit der Einführung eines verpflichtenden Leistungs-

beitrags in der Dimension »Frauen in Führung« für alle Führungskräfte ab der Ebene der leitenden Angestellten stellt außerdem »meine Leistung« eine wichtige Weiche, um die Zielgröße von 30 % Frauen in Führung bis 2024 zu erreichen.

- **Lernen:** Das vielfältige Angebotsportfolio von DB Training und DB Akademie umfasste 2023 rund 780 Lernangebote zu Themen von Strategie und Leadership über Digitalisierung und Innovation bis hin zu Umwelt und Nachhaltigkeit. Zugang zu vielen dieser Angebote bietet die DB Lernwelt als konzernweites Learning-Management-System mit inzwischen mehr als 260.000 Nutzer:innen. Im Rahmen des Projekts Lernen@DB entwickeln wir darüber hinaus eine moderne und zukunftsfähige Lerninfrastruktur, die sich an dem Zielbild eines konzernweiten Lernökosystems orientiert. Der Zugang zu Lernangeboten steht allen Mitarbeitenden offen. Die konkrete Entscheidung über die Buchung sowie eine Qualifizierungsteilnahme liegt bei den Führungskräften und unterliegt bestehenden Betriebsvereinbarungen oder betrieblichen Regelungen.
- **Qualifikationen monitoren und qualifizieren:** Qualifikationsdefizite für nachweispflichtige Qualifikationen werden systemgestützt identifiziert. Nicht nachweispflichtige Qualifikationen werden bislang durch die Führungskraft gemonitort. Das in Einführung befindliche neue Personaldatensystem schafft die Voraussetzungen, um nachweispflichtige sowie nicht nachweispflichtige Qualifikationen zu monitoren, Defizite zu identifizieren und die erworbenen Qualifikationen zu dokumentieren. Dies gilt sowohl bei einem Jobwechsel als auch hinsichtlich des Erhalts von Qualifikationen über den Zeitverlauf. Qualifikationslücken werden vielfach durch das Absolvieren interner (alternativ externer) Qualifizierungsangebote (Ausbildung, Weiterbildung / Anpassungsfortbildung, regelmäßige Fortbildung, Unterweisung, Überwachung / Überprüfung) erfüllt. Disponierte Mitarbeitende (z. B. Zug- oder Werkstattmitarbeitende) werden eingebucht und erhalten die entsprechenden Informationen über ihren Dienstplan. Nicht disponierte Mitarbeitende werden entweder ebenfalls eingebucht oder buchen in Rücksprache mit ihrer Führungskraft selbst die entsprechenden Lernangebote. Der Hinweis auf verpflichtende digitale Qualifizierungsangebote, die keine Buchung erfordern, z. B. zu IT-Security, erfolgt über automatisierte Benachrichtigungen, begleitet von Hinweisen durch die Führungskräfte.
- **Entwickeln und besetzen:** Die strategische Nachfolgeplanung dient dazu, frühzeitig Nachfolgerisiken zu erkennen, Nachfolgeszenarien zu planen und Besetzungen zu beschleunigen. Anspruch ist es, Qualität und Diversität

bei Besetzungen zu erhöhen sowie Orientierung für eine konzernweite berufliche Entwicklung zu geben. 2023 bezog sich die Nachfolgeplanung auf rund 2.100 Funktionen. Mit den drei Karrierewegen (Führungs-, Expert:innen- und Projektkarriere) stellen wir uns schlagkräftig auf und bieten attraktive Alternativen zur klassischen Führungskarriere an (Fokus: deutschsprachiger Raum). Die DB-Fachexpert:innenkarriere wurde zum 1. Januar 2023 eingeführt. Im DB Karriere Lab stehen Eigeninitiative und Individualität im Fokus und bieten allen Mitarbeitenden im deutschsprachigen Raum einen Mix aus Orientierungs-, Netzwerk- und Sichtbarkeitsformaten, um sich mit ihren Karriereoptionen, inkl. Führung, eigeninitiativ auseinanderzusetzen. »FrauDich!«-Angebote richten sich dabei fokussiert an die Zielgruppe Frauen.

- **Einsteigen und umsteigen:** Mit unserer Onboarding-Plattform stellen wir relevante Informationen zum Einstieg in insgesamt zwölf Sprachen zur Verfügung. Moderne Lern-, Qualifizierungs- und Austauschformate fördern zudem die erste Orientierung und die konzernweite Vernetzung. Auch die persönliche Begleitung durch Führungskraft und Kolleg:innen sind wichtig für das Ankommen und die Bindung. Mit unserem konzernweiten Pat:innenprogramm und einem Generationenmanagement werden die Integration ins Team DB und gegenseitiges Lernen von erfahrenen und neuen Mitarbeitenden gefördert. Ein gesteuerter Wissenstransfer sichert zudem wertvolles DB-Know-how sowie das Ankommen in den Aufgaben, den Prozessen und dem Systemverbund Bahn. Die Qualität des Onboardings und der Onboarding-Instrumente wird in einer regelmäßigen Onboarding-Befragung evaluiert. Neben dem Einstieg neuer Mitarbeitender unterstützt ein Wiedereinstiegsmanagement Mitarbeitende während und nach befristeter Abwesenheit. Hierdurch fördern wir u. a. die Bindung von Frauen in Führungspositionen bzw. von Frauen mit Führungsambitionen. Zur frühzeitigen Analyse und Ableitung von Bindungsmaßnahmen gibt eine konzernweite Austritts- und Wechselbefragung Aufschluss zu Wechsel- und Austrittsmotivatoren bei Mitarbeitenden.

Aus- und Weiterbildung

Der überwiegende Teil der Aus-, Fort- und Weiterbildung erfolgt durch DB Training, Learning & Consulting als konzerninternem Partner für Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in rund 31.000 Veranstaltungen für rund 290.000 Teilnehmende pro Jahr. Mehr als 3.000 Qualifizierungsangebote richten sich an DB-Mitarbeitende. Qualifizierungen werden in Präsenz, digital oder kombiniert in Blended-Learning-Konzepten angeboten. Eine moderne Infrastruktur ermöglicht Platz für Kreativität, neue Lösungen sowie neue digitale Lern-



formate wie Virtual-Reality-(VR-)Trainings. Bestehende Lernformate werden weiterentwickelt und auf einen stark digitalisierten Arbeitsalltag hin angepasst.

Eine praxisnahe Ausbildung spielt eine entscheidende Rolle, damit die Mitarbeitenden gerade in sicherheitsrelevanten Bereichen Handlungssicherheit gewinnen. Vor diesem Hintergrund investieren wir in den Ausbau von Praxisanlagen: So ist seit Anfang 2023 in Fulda mit dem neuen Full-Mission-Simulator ICE 3neo ein hochmodernes Schulungsmedium im Einsatz. Rund 80 Instruktor:innen, die auch als Prüfer:innen zertifiziert sind, begleiten die (angehenden) Triebfahrzeugführer:innen bei ihren Übungs-, Überwachungs- und Prüfungsfahrten. An den 20 Full-Mission-Simulatoren werden pro Jahr rund 21.000 Triebfahrzeugführer:innen geschult.

Die DB Akademie verantwortet die Qualifizierung für rund 11.600 Führungskräfte und (Chef-)Expert:innen. Das Portfolio bietet Qualifizierungsangebote entsprechend den individuellen Karriere- und Entwicklungsphasen, um sie zu befähigen, die Anforderungen an Führung und die strategischen Handlungsfelder des DB-Konzerns umzusetzen.

DB-Mitarbeitende haben die Möglichkeit, im Rahmen der DB University berufsbegleitend zu studieren und sich akademisch weiterzubilden. Hierbei dienen das DB-Bachelorprogramm (Start von 46 Studierenden in 2023) und das DB-Masterprogramm (Start von 45 Studierenden in 2023) als Qualifizierungsprogramme für DB-Mitarbeitende. Das berufsbegleitende Studium im Rahmen der DB University wird finanziell unterstützt und durch ein Rahmenprogramm sowie eine Studienbegleitung ergänzt. Jährliche Netzwerkveranstaltungen dienen dem geschäftsfeldübergreifenden Austausch und fördern das berufliche Netzwerk. 2023 haben rund 120 Teilnehmende der Programme dieses Angebot genutzt.

Die Berufsausbildung ist ein wichtiger Stellhebel, um den Herausforderungen aus dem Fachkräftemangel zu begegnen. Die Zahl der Ausbildungsplätze im DB-Konzern wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Dementsprechend wurden und werden die Ausbildungswerkstätten im gewerblich-technischen Bereich erweitert. Seit 2023 können durch Umzüge in neue Räumlichkeiten mehr als 600 Azubis zusätzlich ausgebildet werden.

DB Akademie und DB Training haben darüber hinaus für die Mitarbeitenden und Führungskräfte zusätzliche Online-Angebote zur Unterstützung während der Corona-Pandemie entwickelt, die nun weitergeführt werden. Mit »Gemeinsam in die neue Arbeitswelt« (GinA) haben wir virtuelle Lernangebote zu aktuellen Herausforderungen wie bspw. der virtuellen (Zusammen-)Arbeit geschaffen. Das Angebot hat eine hohe Nachfrage. Es wurde 2023 von 48.643 Mitarbeitenden abgerufen.

DB Training unterstützt und berät die CareNet-Organisation, eine freiwillige Einrichtung von DB Fernverkehr und DB Regio, bei der Betreuung von Betroffenen nach Großschadensereignissen oder gewalttätigen Übergriffen. Daneben bildet DB Training die knapp 1.200 CareNet-Helfenden aus und weiter. 2023 wurden rund 180 Mitarbeitende neu geschult und für rund 300 Mitarbeitende das Wissen aufgefrischt. Mit dem DB-Training-Netzwerk aus rund 50 Notfallpsycholog:innen kann zudem je nach Bedarf innerhalb von einem Tag psychologische Notfallintervention für Reisende und Mitarbeitende durchgeführt werden.

DB Training ist zugelassener Träger für die Förderung der beruflichen Bildung und nach der Akkreditierungs- und Zulassungsverordnung Arbeitsförderung (AZAV) zertifiziert und arbeitet bereits seit vielen Jahren auf dem geförderten Bildungsmarkt. DB Training bietet Quereinsteigenden eine neue berufliche Heimat im DB-Konzern und wirkt somit dem Fachkräftemangel entgegen. Durch das Qualifizierungschancengesetz wurden konzernweit seit 2019 über 9.000 Teilnehmende gefördert, davon 3.316 in 2023.

Darüber hinaus bietet DB Training auch zahlreiche fachliche Austauschformate an. Die Themenschwerpunkte reichen von dem europäischen Zugbeeinflussungssystem ETCS über Aktuelles für Eisenbahnbetriebsleiter:innen bis hin zum Austausch zu den Erfahrungen mit digitalen und modernen Lernformaten sowie Best Practices.

AUS- UND WEITERBILDUNGSKOSTEN FÜR MITARBEITENDE	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Insgesamt in Mio. €	340	289	+ 51	+ 17,6	262
Pro Mitarbeitendem / r (VZP) in €	1.479	1.294	+ 185	+ 14,3	1.181

Deutschland, inkl. Auszubildender und Studierender im dualen Studium.

AUS- UND WEITERBILDUNGSTAGE IN KUNDENNAHEN JOBFAMILIEN / in Tagen	2023	2022	2021
Pro Mitarbeitendem / r (VZP)	11,8	10,6	11,5
Pro Mitarbeiterin (VZP)	7,5	6,2	6,5
Pro Mitarbeiter (VZP)	14,5	13,2	14,4

Deutschland (Gesellschaften mit rund 77% der inländischen Mitarbeitenden). Betrachtet werden die Aus- und Weiterbildungstage nur in kundennahen Jobfamilien für die Stammelegschaft ohne Auszubildende und Studierende im dualen Studium.

Die Aus- und Weiterbildungskosten für unsere Mitarbeitenden sind 2023 erneut auf ein neues Rekordhoch gestiegen, was den hohen Stellenwert der beruflichen Erstausbildung über die kontinuierliche Fort- und Weiterbildung bis zur Qualifizierung von Expert:innen im DB-Konzern zeigt.

Performance-Management

Zur Steigerung der individuellen Leistung zielen die Instrumente von »mein Performance Management« sowohl auf berufliche als auch auf persönliche Weiterentwicklung ab. Durch regelmäßiges, leistungsbasiertes Feedback aus verschiedenen

Perspektiven werden ein Abgleich von Selbst- und Fremdbild sowie die zielgerichtete Selbstreflexion des Arbeitsverhaltens gefördert. Auch die regelmäßige Rückschau auf Kennzahlen und individuelle Beiträge zur Zielerreichung zeigt Einzelnen und Teams Stärken und Entwicklungsfelder auf. Klare Orientierung für die Leistungsentwicklung erhalten Mitarbeitende einmal pro Jahr von ihren Vorgesetzten. 2023 haben 95 % der Mitarbeitenden und Führungskräfte im Systemverbund Bahn Deutschland eine Leistungseinschätzung von ihrer direkten Führungskraft erhalten. Ergibt sich aus der jährlichen Gesamteinschätzung ein Anlass für eine weiterführende Kompetenzeinschätzung, kann diese bei Bedarf bezogen auf das jeweilige Kompetenzprofil der Funktion durchgeführt werden.

Darüber hinaus bietet ein Tool für spontanes Feedback jederzeit die Möglichkeit, Feedback hierarchieübergreifend anzufragen, zu versenden und auf Wunsch eine visuelle Auszeichnung zu vergeben.

Mitarbeitende entwickeln und Stellen besetzen

Das DB-Rollenmodell verbindet aus interner Sicht Anforderungen an unterschiedliche Karrierewege (Führungs-, Expert:innen- und Projektkarrieren), an Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowie an die dafür erforderlichen Erfahrungen, Kompetenzen und Haltung. Es bildet u. a. die Grundlage für Besetzungs- und Diagnostikprozesse.

Zentrale Elemente unseres Talentmanagements sind der einfache Zugang für Mitarbeitende und Führungskräfte, attraktive Angebote zur Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege auf Basis von Eigeninitiative und Individualität. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit individueller Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, Frauen für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

(Wieder-)Einstieg in den Job

Zentrale Elemente unseres Wiedereinstiegsmanagements, um temporär abwesende Mitarbeitende besser unterstützen zu können, sind v. a. die Bereitstellung gebündelter Informationen zur besseren Orientierung, Austausch- und Gesprächsangebote zur Stärkung der eigenen Reflexion sowie Angebote zur persönlichen Weiterentwicklung. Mit der KBV Beruf, Familie und Biografie haben wir im Vorjahr den betrieblichen Rahmen für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben weiter optimiert. Digitale Lerneinheiten unterstützen v. a. Führungskräfte, aber auch Mitarbeitende in der Anwendung. Als zusätzliche Informationsquelle für die Planung von Familienzeit und Karriere bietet die Broschüre »Dein starker Wiedereinstieg« schwangeren Mitarbeiterinnen einen Überblick über anstehende Aufgaben und Fristen, hilfreiche Checklisten sowie

eine Zusammenfassung der DB-Angebote. Mit JobSharing@DB haben wir eine Möglichkeit geschaffen, Führungspositionen auch in Teilzeit besetzen zu können. Zwei Führungskräfte teilen sich dabei die Verantwortung für eine Rolle.

Wissenstransfer

GRI

Neue Arbeitsweisen und -welten erfordern einen anderen Umgang mit Wissen, Fluktuation führt zu Abgang von erfolgskritischem Wissen, neue Mitarbeitende benötigen spezifisches Wissen für die Ausübung ihrer Aufgaben und die Zunahme von Digitalisierung bedeutet mehr Wissen für mehr Mitarbeitende. Aus diesem Grund stärken wir Prozessbeteiligte für einen anlassbezogenen Wissenstransfer durch verschiedene Methoden und eine prozessuale Verankerung. Gleichzeitig fördern wir den kontinuierlichen Wissenstransfer und unterstützen Führungskräfte und Mitarbeitende dabei, Wissen im eigenen Aufgabenbereich zu identifizieren, zu sichern und kontinuierlich zu teilen. Im Vorjahr hatten wir drei Ausbausteine zum Thema Wissenstransfer aus den **15 Ausbausteinen der Mitarbeitenden**  54 in die Prozesse der strategische Personalentwicklung überführt.

Beschäftigungssicherung

GRI

Zur Vermeidung von Entlassungen im Rahmen von bspw. Restrukturierungen oder Auftragsverlusten bzw. unbefristeter Leistungswandlung einzelner Mitarbeitender gilt im DB-Konzern eine tarifvertraglich verankerte Beschäftigungssicherung. Danach werden betroffene Mitarbeitende zum größten Teil wieder direkt innerhalb des DB-Konzerns vermittelt. Soweit dies nicht gelingt, wechseln die betroffenen Mitarbeitenden unbefristet in die DB JobService GmbH, wo sie im Rahmen einer beruflichen Neuorientierung weiterentwickelt werden, um zu einem späteren Zeitpunkt möglichst wieder auf einen Regelarbeitsplatz vermittelt zu werden. 

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT UND UNTERNEHMENSKULTUR

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT	2023	2022	2021
Mitarbeitendenzufriedenheit ¹⁾ in ZI	-	3,9	-
Kompassindex ²⁾ in %	50	-	49

¹⁾ Die Mitarbeitendenzufriedenheit wird alle zwei Jahre auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) erhoben.

²⁾ In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung wird für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0 % bis 100 %, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt.

Nach der Mitarbeitendenbefragung (MAB) 2022 fand von Januar bis Ende Juli 2023 ein zweistufiger Folgeprozess unter dem Motto »Miteinander Veränderung umsetzen« statt. In einem ersten Schritt wurden dabei die MAB-Ergebnisse bis Ende Februar 2023 durch die Führungskräfte mit ihren Teams

geteilt und besprochen. Abgeleitet aus diesen Ergebnissen konnten die Teams auf freiwilliger Basis und in einem moderierten Workshopformat einen aus drei möglichen Themenschwerpunkten bearbeiten («Stärken im Team ausbauen», «Herausforderungen im Team bearbeiten», «Übergreifendes Miteinander»). Ziel war es, im Team für den gewählten Schwerpunkt einen Lösungsansatz zu erarbeiten und in einer konkreten Maßnahme umzusetzen. Dabei konnten auch relevante Führungskräfte, Schnittstellen und Inputgeber:innen eingeladen werden, um an der Lösungsfindung mitzuwirken. In diesem Rahmen wurden über 1.660 Workshops durchgeführt, um Veränderung direkt vor Ort anzustoßen.

Im Anschluss fand im September 2023 zum zweiten Mal das DB Kulturbarmeter statt – eine Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland, die einen Einblick in den Stand und die Umsetzung der strategischen Themen gibt:

- Knapp 12.000 Mitarbeitende haben an dem Kulturbarmeter teilgenommen, das entspricht etwa 43 % der Eingeladenen (+7 Prozentpunkte im Vergleich zu 2021).
- Der Kompassindex als wichtigste Kennzahl des Kulturbarmeters liegt mit 50 % leicht über dem Wert von 2021 (49 %). Er misst, wie die Prinzipien des Kompasses für ein Starkes Miteinander im Systemverbund Bahn gelebt werden. Der Kompassindex ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Strategie Starke Schiene.
- Die Ergebnisse zu unseren strategischen Themen sind ambivalent:
 - der Zukunftsoptimismus (2023: 45 % Zustimmung, 2021: 57 % Zustimmung) ist gesunken, wie auch
 - der Glaube an den Umsetzungserfolg der Starken Schiene (2023: 32 % Zustimmung, 2021: 40 % Zustimmung).
 - Unsere Strategie Starke Schiene kommt nicht bei allen Beschäftigten an und Erfolge müssen noch spürbarer werden.
 - Auch beim Fortschritt der Digitalisierung im Systemverbund Bahn in Deutschland sind die Mitarbeitenden kritischer als noch 2021 (2023: 40 % Zustimmung, 2021: 46 % Zustimmung).
- Gleichzeitig zeigen sich bei wichtigen Handlungsfeldern auch leichte Verbesserungen:
 - So wurden das Thema »Unnötiges beenden« (2023: 26 % Zustimmung, 2021: 19 % Zustimmung),
 - die zügige Entscheidungsfindung (2023: 26 % Zustimmung, 2021: 24 % Zustimmung) sowie
 - unsere Umsetzungsdisziplin (2023: 37 % Zustimmung, 2021: 35 % Zustimmung) leicht positiver beurteilt als im Kulturbarmeter 2021.

Arbeit der Zukunft

Um unsere Innovationsfähigkeit zu stärken und uns zukunftsicher aufzustellen, wollen wir die Arbeit der Zukunft aktiv gestalten. Wichtig ist uns hierbei die Einbeziehung aller Mitarbeitenden, insbesondere derer, die in operativen Tätigkeiten maßgeblich zum Erfolg beitragen.

BESCHÄFTIGUNGSBEDINGUNGEN

Wir entwickeln Beschäftigungsbedingungen auf Basis aktueller und zukünftiger gesellschaftlicher Entwicklungen sowie der Erwartungen von Mitarbeitenden und Bewerber:innen an einen modernen Arbeitgeber konsequent weiter. Dabei sind Themen wie Flexibilisierung, Partizipation und Individualisierung wesentlich. Die Weiterentwicklungen werden hierbei adressatengerecht an die Mitarbeitenden kommuniziert und Feedback zu den Aspekten der Beschäftigungsbedingungen ermöglicht. Bei der Weiterentwicklung erfolgt stets die Einbindung der jeweiligen Interessenvertretungen.

Tarifliche Entgelterhöhung

GRI

Die Tarifrunde 2023 zwischen dem DB-Konzern und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist am 26. Juli 2023 mit einer Einigungsempfehlung im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens zu Ende gegangen. Im Anschluss folgte eine Urabstimmung der EVG, bei der die Gewerkschaftsmitglieder das Ergebnis der Schlichtung angenommen haben. Die Einigungsempfehlung honoriert die enormen Leistungen und die erfolgreiche Arbeit der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Die Laufzeit von 25 Monaten bis Ende März 2025 schafft Planungssicherheit. Gleichzeitig beinhaltet die Empfehlung zahlreiche Beiträge zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und erhält dadurch die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns.

Die Tarifvereinbarung beinhaltet u. a. eine Inflationsausgleichsprämie i. H. v. 2.850 €, Entgelterhöhungen i. H. v. insgesamt 410 € pro Monat in zwei Stufen bzw. neu strukturierte Entgelttabellen bei bestimmten Dienstleistern und besondere Regelungen bei Busgesellschaften sowie zusätzliche Lohnerhöhungen für Mitarbeitende in bahnspezifischen Schlüsselberufen.

Die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) begannen am 9. November 2023. Der DB-Konzern legte in der ersten Runde ein Angebot vor, das u. a. eine Lohnerhöhung von 11 % beinhaltete. Die GDL führte danach einen ersten Warnstreik durch. Nach der zweiten Runde erklärte die GDL die Verhandlungen für gescheitert, führte einen zweiten Warnstreik durch und leitete die Urabstimmung ein. Eine Einigung konnte bis zum 31. Dezember 2023 nicht erzielt werden.

Kollektivrechtliche Regelungen

GRI

MITARBEITENDE NACH BESCHÄFTIGUNGSART PER 31.12. / in NP			
	2023	2022	2021
Tarifkräfte	202.925	192.438	187.379
Beamt:innen	10.860	12.689	14.705
Mitarbeitende mit Individualverträgen ¹⁾	13.161	12.338	11.936
Insgesamt	226.946	217.465	214.020

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

¹⁾ In dem Wert für die Mitarbeitenden mit Individualverträgen sind im Wesentlichen leitende Angestellte (Führungskräfte), Mitarbeitende, die übertariflich vergütet werden (sog. AT-Mitarbeitende), und Mitarbeitende mit einzelvertraglichen Vereinbarungen enthalten.

Die Arbeitsbedingungen und die Vergütung unserer Mitarbeitenden richten sich weltweit in Ergänzung zu den landesspezifischen gesetzlichen Regelungen überwiegend nach Tarifverträgen, die mit den jeweiligen zuständigen Gewerkschaften vereinbart sind. Grundsätzlich gelten Tarifverträge für die Mitarbeitenden in Deutschland. Die Tätigkeit der Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 § 12 ENeuOG. Auf dieser Grundlage werden für die Beamten die tariflichen Bestimmungen innerhalb des DB-Konzerns sinngemäß angewendet, soweit die beamtenrechtlichen Regelungen dem nicht entgegenstehen.

Die Beschäftigungsbedingungen der außertariflichen Arbeitnehmenden sowie der leitenden Angestellten im DB-Konzern werden grundsätzlich nicht durch Tarifverträge bestimmt. Gleichwohl bestehen für die Entgelte des weitaus überwiegenden Teils der außertariflichen Arbeitnehmenden Banduntergrenzen, die sich an den höchsten tariflichen Entgelten orientieren. Zudem achtet der DB-Konzern darauf, dass die Beschäftigungsbedingungen der tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden sowie leitenden Angestellten personalpolitisch anschlussfähig aufeinander abgestimmt sind.

Die Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und sonstigen Regelungen des DB-Konzerns zu Beschäftigungsbedingungen sind grundsätzlich geschlechterneutral ausgestaltet. Stellenbewertungen und Vergütungshöhen orientieren sich ausschließlich an den Anforderungen der jeweiligen Tätigkeit, nicht den persönlichen Eigenschaften der Kandidat:innen.

MITARBEITENDE MIT KOLLEKTIV- RECHTLICHEN REGELUNGEN PER 31.12. / in NP		Veränderung			
	2023	2022	absolut	%	2021
Mitarbeitende mit Tarifverträgen	213.770	205.110	+ 8.660	+ 4,2	202.059
Anteil in %	94,2	94,3	- 0,1	-	94,4

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Mitarbeitenden, für die kollektivrechtliche Regelungen gelten, liegt nahezu unverändert auf einem sehr hohen Niveau.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

GRI

Wir werden den gesellschaftlichen Veränderungen und den Wünschen der Mitarbeitenden bei der Arbeitszeitgestaltung gerecht. Unsere Bemühungen, Flexibilisierungsmöglichkeiten in der Arbeitszeitgestaltung stetig weiterzuentwickeln, zählt auf die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität ein und hat somit hohe Bedeutung für die Mitarbeitendenbindung und -rekrutierung.

- Mit dem Wahlmodell Arbeitszeit können Mitarbeitende entscheiden, ob sie ihre Arbeitszeit um eine oder zwei Wochenstunden reduzieren, sechs oder zwölf Tage zusätzlichen Urlaub im Jahr haben oder ein erhöhtes Entgelt vorziehen.
- Bei der Verwendung erbrachter Mehrleistung bieten sich für unsere Mitarbeitenden mehrere Wahlmöglichkeiten. Neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung können tarifliche Mitarbeitende Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Es wird darauf geachtet, dass gesetzliche Regelungen zur Arbeitszeit eingehalten werden. Mehrarbeit wird zudem nur bei beidseitiger Zustimmung geleistet.
- Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende attraktive Altersversorgung an.
- Tarifliche Mitarbeitende können zudem auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit, Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit oder tariflichen Urlaub, der über den gesetzlichen Urlaub hinausgeht, ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Die Umwandlung in die bAV wird vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.
- In den Betrieben mit Schicht- und Wechseldienst stärken wir im Rahmen von betrieblichen Arbeitszeitprojekten die Beteiligung und Partizipation der Mitarbeitenden an der Arbeitszeitgestaltung sowie deren Individualisierung.

Weitere Informationen im Abschnitt [Sozial- und Nebenleistungen](#) 96.

MITARBEITENDE NACH ARBEITSZEIT UND GESCHLECHT PER 31.12. / in NP			
	2023	2022	2021
Vollzeit	304.451	304.725	304.280
davon Frauen	68.848	67.891	65.893
Teilzeit	35.649	32.159	32.710
davon Frauen	17.063	16.456	16.461
Insgesamt	340.100	336.884	336.990

Inkl. DB Arriva.

Mitarbeitende

Der DB-Konzern bietet verschiedene Teilzeitmodelle zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie an.

MITARBEITENDE NACH VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2023	2022	2021
Unbefristet	320.308	317.306	316.012
davon Frauen	79.792	77.972	75.949
Befristet	19.792	19.578	20.978
davon Frauen	6.119	6.375	6.405
Insgesamt	340.100	336.884	336.990

Inkl. DB Arriva.

Der Anteil der Mitarbeitenden mit unbefristeten Arbeitsverträgen liegt mit rund 94 % auf einem sehr hohen Niveau (in Deutschland: rund 96 %).

INANSPRUCHNAHME UND RÜCKKEHR NACH ELTERNZEIT PER 31.12.	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Mitarbeitende, die Elternzeit in Anspruch genommen haben, in NP	5.582	5.918	- 336	- 5,7	5.651
davon Frauen	1.629	1.722	- 93	- 5,4	1.708
Rückkehrende aus der Elternzeit in NP	5.541	5.895	- 354	- 6,0	5.245
davon Frauen	1.595	1.688	- 93	- 5,5	1.428
Rückkehrquote ¹⁾ in %	99,3	99,6	- 0,3	-	92,8
Männer	99,8	100,3	- 0,5	-	96,8
Frauen	97,9	98,0	- 0,1	-	83,6
Nach 12 Monaten noch beschäftigte Rückkehrende aus der Elternzeit in NP	5.017	4.706	+ 311	+ 6,6	4.086
davon Frauen	1.323	1.161	+ 162	+ 14,0	1.006
Verbleiberate ²⁾ in %	85,1	89,7	- 4,6	-	77,9
Männer	87,8	92,9	- 5,1	-	80,7
Frauen	78,4	81,3	- 2,9	-	70,4

Deutschland (Gesellschaften mit rund 92 % der inländischen Mitarbeitenden). Da Elternzeit bis zu drei Jahren genommen werden kann, ist es möglich, dass Mitarbeitende über bis zu vier Geschäftsjahre erfasst werden. Dies erklärt, dass die Anzahl der aus der Elternzeit zurückgekehrten Mitarbeitenden, die Anzahl der Mitarbeitenden, die Elternzeit in Anspruch genommen haben, übersteigen kann.

¹⁾ Mitarbeitende, die nach der Elternzeit zurückgekehrt sind, im Verhältnis zu Mitarbeitenden, die Elternzeit in Anspruch genommen haben.

²⁾ Mitarbeitende, die zwölf Monate nach ihrer Rückkehr nach der Elternzeit noch beschäftigt waren, im Verhältnis zu Mitarbeitenden, die in früheren Berichtszeiträumen nach der Elternzeit an den Arbeitsplatz zurückgekehrt sind.

Die Verteilung der genommenen Elternzeit nach Männern und Frauen spiegelt auch die Verteilung der Geschlechter in Deutschland im DB-Konzern wider. Die Rückkehr- und Verbleiberate unserer Mitarbeitenden ist sehr hoch, was auch die Attraktivität als Arbeitgeber und unsere Anstrengungen zur Mitarbeitendenbindung reflektiert.

Rund um die Elternzeit macht der DB-Konzern zahlreiche Angebote, um Eltern Unterstützung und Wertschätzung entgegenzubringen. Mitarbeitende können während der Elternzeit ihre mobilen Endgeräte behalten und darüber sowie persönlich über einen sog. Elternzeit-Buddy in Kontakt mit ihrem Team bleiben. Zur Geburt des Kindes hat die Führungskraft die Möglichkeit, den Eltern ein Wertschätzungspaket nach Hause liefern zu lassen. In Kooperation mit der Stiftungs-

familie BSW&EWH wird den Mitgliedern ebenfalls ein Baby-Begrüßungspaket zugeschickt sowie ein Elternnetzwerk zu Austausch- und Vernetzungszwecken angeboten.

Nach der Elternzeit wird arbeitenden Eltern gemeinsam mit der Arbeiterwohlfahrt (AWO) kostenlose Unterstützung bei der Kitabetreuungsplatz-Suche angeboten. Zudem bietet die Kindertageseinrichtung Bahnini in Frankfurt am Main bis zu 90 Mitarbeitendenkindern von zwölf Monaten bis zum Schuleintritt qualifizierte Betreuung. Die Kita wird von der Stiftungsfamilie BSW&EWH betrieben, Träger ist die Kita Concept Trägerschaften gGmbH.

Bei kurzfristigen und unvorhersehbaren Betreuungsempfängen bietet der DB-Konzern an einigen Standorten ein Eltern-Kind-Zimmer, eine weitere Möglichkeit, Beruf und Familie vereinbaren zu können.

EXTERNE ZEITARBEITNEHMENDE PER 31.12.	2023	2022	2021
Externe Zeitarbeitnehmende in NP	2.663	2.631	2.416
Verhältnis externe Zeitarbeitnehmende zu Mitarbeitenden des DB-Konzerns in %	1,2	1,2	1,1

Deutschland (Gesellschaften mit rund 99 % der inländischen Mitarbeitenden).

Externe Zeitarbeitnehmende zählen nicht zu den Mitarbeitenden des DB-Konzerns.

Bei besonderen Bedarfsengpässen wird zur Überbrückung kurzfristiger bzw. temporärer Personalbedarfe zusätzlich zum Einsatz von Zeitarbeitnehmenden der DB Zeitarbeit mit externen Zeitarbeitsfirmen zusammengearbeitet. Externe Zeitarbeitnehmende zählen nicht zu den Mitarbeitenden des DB-Konzerns, da sie bei dem jeweiligen Zeitarbeitsunternehmen beschäftigt sind. Die Anzahl der externen Zeitarbeitnehmenden liegt auf Vorjahresniveau.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN UND ARBEITSZEIT PER 31.12. / in NP	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Deutschland	231.080	221.343	+ 9.737	+ 4,4	218.705
Vollzeit	204.125	196.677	+ 7.448	+ 3,8	195.127
Teilzeit	26.955	24.666	+ 2.289	+ 9,3	23.578
Europa (ohne Deutschland)	77.094	82.220	- 5.126	- 6,2	88.486
Vollzeit	68.547	74.892	- 6.345	- 8,5	79.518
Teilzeit	8.547	7.328	+ 1.219	+ 16,6	8.968
Asien/Pazifik	17.259	18.055	- 796	- 4,4	17.021
Vollzeit	17.184	17.983	- 799	- 4,4	16.923
Teilzeit	75	72	+ 3	+ 4,2	98
Nordamerika	11.033	11.523	- 490	- 4,3	9.311
Vollzeit	10.976	11.470	- 494	- 4,3	9.289
Teilzeit	57	53	+ 4	+ 7,5	22
Übrige Welt	3.635	3.743	- 108	- 2,9	3.467
Vollzeit	3.620	3.704	- 84	- 2,3	3.423
Teilzeit	15	39	- 24	- 61,5	44
DB-Konzern	340.100	336.884	+ 3.216	+ 1,0	336.990
Vollzeit	304.451	304.725	- 274	- 0,1	304.280
Teilzeit	35.649	32.159	+ 3.490	+ 10,9	32.710

Inkl. DB Arriva.

Mitarbeitende

MITARBEITENDE NACH REGIONEN UND VERTRAGSART PER 31.12. / in NP	2023	2022	Veränderung		2021
			absolut	%	
Deutschland	231.080	221.343	+ 9.737	+ 4,4	218.705
Unbefristet	221.043	211.842	+ 9.201	+ 4,3	209.221
Befristet	10.037	9.501	+ 536	+ 5,6	9.484
Europa (ohne Deutschland)	77.094	82.220	- 5.126	- 6,2	88.486
Unbefristet	72.475	77.455	- 4.980	- 6,4	81.295
Befristet	4.619	4.765	- 146	- 3,1	7.191
Asien/Pazifik	17.259	18.055	- 796	- 4,4	17.021
Unbefristet	12.486	13.159	- 673	- 5,1	13.049
Befristet	4.773	4.896	- 123	- 2,5	3.972
Nordamerika	11.033	11.523	- 490	- 4,3	9.311
Unbefristet	10.954	11.467	- 513	- 4,5	9.288
Befristet	79	56	+ 23	+ 41,1	23
Übrige Welt	3.635	3.743	- 108	- 2,9	3.467
Unbefristet	3.350	3.382	- 32	- 0,9	3.159
Befristet	285	361	- 76	- 21,1	308
DB-Konzern	340.100	336.884	+ 3.216	+ 1,0	336.990
Unbefristet	320.308	317.306	+ 3.002	+ 0,9	316.012
Befristet	19.792	19.578	+ 214	+ 1,1	20.978

Inkl. DB Arriva.

(GRI) Mobiles Arbeiten

Wir gehen konsequent weitere Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Seit 2021 ist für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als fester Bestandteil des Arbeitsalltags verankert. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept, das z. B. durch Workshopräume die Zusammenarbeit unterstützt, eingeführt.

(GRI) Sozial- und Nebenleistungen

Der DB-Konzern bietet allen Mitarbeitenden eine faire, leistungsgerechte und diskriminierungsfreie Vergütung, die regelmäßig überprüft wird. Neben der Vergütung sowie einer arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung und Förderung der Eigenvorsorge bieten wir vielseitige Sozial- und Nebenleistungen. Auch die Sozialpartner (Stiftungsfamilie Bahn-Sozialwerk [BSW] und Eisenbahn-Waisenhort [EWH], BAHN-BKK, Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine, DEVK-Versicherungen und Sparda-Banken) bieten attraktive Leistungen für DB-Mitarbeitende. In Zusammenarbeit mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH bieten wir unseren Mitarbeitenden verschiedene Angebote zur Kinderbetreuung und weitreichende Unterstützung bei der Pflege von Angehörigen an.

MOBILITÄTSLEISTUNGEN UND GEFÖRDERTER WOHNRAUM

Mit einer digitalen Wohnungsbörse erleichtern wir unseren Mitarbeitenden den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Gleichzeitig haben wir die Zusammenarbeit mit Wohnungsgesellschaften weiter intensiviert. Wir haben Kooperationsverträge mit sechs Wohnungsunternehmen, die unseren Mitarbeitenden Zugang zu einem Pool von rund 600.000 Wohnungen ermöglichen. Darüber hinaus gibt es in sechs Städten in Deutschland temporäre, möblierte Wohnraumangebote für Mitarbeitende in Form von Wohnheimen und Apartments. Diese umfassen ungefähr 700 Bettplätze. Zusätzlich analysieren wir die Bedarfslage unserer Mitarbeitenden, um künftig konkrete Wohnungsprojekte planen und bei Bedarf umsetzen zu können.

Wir streben an, unseren Mitarbeitenden ein vielseitiges, grünes, flexibles und unkompliziertes Mobilitätsportfolio aus v. a. DB-eigenen Diensten anzubieten. Das DB Firmenrad, ein Mitarbeitendentarif für unser Bikesharing-Angebot »Call-a-Bike« oder auch die Fahrvergünstigungen bilden hierbei den Grundstein. Außertarifliche und leitende Angestellte können darüber hinaus als Alternativen zum Firmenwagen ein Mobilitätsbudget (mittels Bonovo-App) und die BahnCard 100 wählen. Auch für den Weg zur Arbeit ermöglichen wir unseren Mitarbeitenden Zugang zu günstigen Angeboten für das monatliche Verbund-Jobticket bzw. Deutschland-Ticket und finanzieren diese – je nach tarifvertraglich geregelter Fallgestaltung – ganz oder teilweise.

LEITENDE UND AUSSERTARIFLICH ANGESTELLTE

Die variable Vergütung der leitenden Angestellten, tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden ist an den **Starke-Schiene-Zielen**  56ff. ausgerichtet. Die Basis zur Bemessung der variablen Vergütung bildet ein Kennzahlenset aus finanziellen und nicht finanziellen Kennzahlen, wie Kundenzufriedenheit, Pünktlichkeit, Mitarbeitendenzufriedenheit, Frauen in Führung, EBIT und – je nach Vertragsstufe – der persönlichen Leistung oder der Reduzierung der CO₂e-Emissionen (Eisenbahn in Deutschland).

- Um die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu verbessern, können leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende eine berufliche Auszeit nehmen. Darüber hinaus unterstützen wir Führung in Teilzeit, Jobsharing und Interimsmanagement.
- Das Programm »Besondere Teilzeit im Alter für leitende Angestellte im DB-Konzern« soll die individuelle Arbeitsbelastung von älteren leitenden Angestellten reduzieren und gleichzeitig die Beschäftigungsfähigkeit bis zum gesetzlichen Renteneintrittsalter erhalten.



- Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen für die betriebliche Altersvorsorge werden für leitende Angestellte und außertarifliche Arbeitnehmende Versorgungsleistungen nach dem Erwerbsleben sichergestellt.
- Die BahnCard 100 und das Mobilitätsbudget (mittels Bonovo-App) bieten leitenden Angestellten und AT-Arbeitnehmenden eine ökologische Alternative zum Firmenvan.

GRI Modernes Gesundheitsmanagement

Ein Beitrag zur Gestaltung moderner Beschäftigungsbedingungen ist auch die Digitalisierung von Gesundheitsangeboten. Daneben sind die Folgeerscheinungen der Corona-Pandemie weiterhin im besonderen Fokus, wie z. B. Long- bzw. Post-Covid oder auch Ergonomie am mobilen Arbeitsplatz. Hierzu wurden, jeweils mithilfe der Sozialpartnerschaften mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH, dem Verband Deutscher Eisenbahner-Sportvereine (VDES), BAHN-BKK sowie der Knappschaft-Bahn-See, entsprechende Angebote entwickelt und fortlaufend angepasst.

Wir unterstützen die Gesundheit unserer Mitarbeitenden aus einer ganzheitlichen Perspektive und verknüpfen dabei gezielte Angebote für die körperliche, mentale und soziale Gesundheit durch betriebsärztliche und arbeitspsychologische Betreuung. Dies umfasst bspw. Themen wie Stressbewältigung, Bewegung, Ernährung sowie professionelle Unterstützung bei psychischen Erkrankungen. Unsere Mitarbeitenden können sich mit individuellen Bedarfen in der betrieblichen Gesundheitsförderung jederzeit formlos an ihre Führungskraft wenden. Über ein konzernweit angewendetes HR Operation Model und den daraus resultierenden regelmäßigen Austausch zwischen der operativen Führungskraft und dem Personalbereich ist sichergestellt, dass die Führungskräfte über ausreichend Informationen zu den jeweils passenden Gesundheitsangeboten verfügen. Der Zugriff auf Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung steht allen Mitarbeitenden somit niedrighschwellig sowie jederzeit zur Verfügung.

Das Produktportfolio des betrieblichen Gesundheitsmanagements umfasst alle klassischen Präventionsbereiche (betriebsärztlicher Dienst, gesunde Arbeitsbedingungen, Gesundheitsförderung und Prävention, soziale und Krisenunterstützung sowie betriebliche Eingliederung und Inklusion). In Summe bieten wir mehr als 100 unterschiedliche Angebote an, die sich stets an den Bedarfen der Mitarbeitenden orientieren. Sämtliche Produkte, zu denen auch die Angebote der Gesundheitsförderung gehören, werden in einem standardisierten Prozess aktiv verwaltet und bei Bedarf weiterentwickelt.

ARBEITSSCHUTZ UND GESUNDHEITSMANAGEMENT

Im DB-Konzern werden die Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes nicht zentral aufgesetzt, sondern gemeinsam in die Geschäftstätigkeit integriert und innerhalb der Managementsysteme der DB-Gesellschaften berücksichtigt.

Die verbindlichen Standards in den Rahmenrichtlinien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz werden über die Konzernrichtlinie Risikominimierung, die im Führungshandbuch hinterlegt ist, festgelegt. Mit der Rahmenrichtlinie zur medizinischen und psychologischen Eignung werden Regelungen zur Feststellung der medizinischen und psychologischen Eignung definiert. Ziel ist es, Bewerber:innen und Mitarbeitende entsprechend den gesundheitlichen Anforderungen ihrer Tätigkeit einsetzen zu können und damit die Sicherheit des Bahn- und Busbetriebs sowie Dritter zu gewährleisten. Das Handbuch Arbeitsschutz entspricht den staatlichen und autonomen Arbeits-/Gesundheitsschutzvorschriften und enthält eine Zusammenstellung der Rahmenrichtlinien, Anhänge sowie Vordrucke für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz für alle Mitarbeitenden im Systemverbund Bahn. Handbuchbestandteile behandeln u. a. die Themen Arbeitsschutz im DB-Konzern, Fremdfirmeneinsatz, Auslandseinsatz, Biostoffe, Tätigkeiten mit Gefahrstoffen, Arbeiten im Gleisbereich, persönliche Schutzausrüstung, Vorgehensweise bei Arbeits- und Wegeunfällen sowie Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen.

Unsere Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik ist darauf ausgerichtet, die Zahl der Unfallereignisse und die Schwere der Unfälle kontinuierlich zu vermindern. In den Rahmenrichtlinien zum Arbeitsschutz werden die wesentlichen Unternehmenspflichten, die gem. §§1–13 ArbSchG vorgegeben sind, konkretisiert. Bspw. wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz im DB-Konzern« die Ausgestaltung eines Managementsystems inkl. Einrichtung eines Arbeitsschutzausschusses (ASA) für jede DB-Gesellschaft gefordert. Im Rahmen des quartalsweise tagenden Arbeitsschutzausschusses werden u. a. die Belange der Arbeitnehmenden durch die teilnehmende Interessenvertretung berücksichtigt und getroffene Maßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz kommuniziert. Die Rahmenrichtlinie »Gefährdungsbeurteilung« beschreibt hingegen, dass eine Gefährdungsbeurteilung unter Berücksichtigung der IT-Anwendung SAP Environment, Health and Safety Management (SAP EHS) durchzuführen und zu dokumentieren ist, um die Gesundheit und Sicherheit der Mitarbeitenden zu gewährleisten. Die dokumentierte Gefährdungsbeurteilung ist regelmäßig sowie anlassbezogen (z. B. Änderungen von Arbeitsabläufen) zu prüfen. Dabei

werden die bisherigen Maßnahmen nach einem vorgegebenen Verfahren zur Ermittlung und Beurteilung von Gefahren festgelegt bzw. aktualisiert. Relevante Inhalte aus der Gefährdungsbeurteilung werden den Mitarbeitenden im Rahmen der Unterweisung bekannt gemacht.

Der DB-Konzern stellt seinen Mitarbeitenden elektronische Lernmodule für die Unterweisung zur Verfügung. Dabei werden allgemeine Maßnahmen für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz vermittelt, die in einem persönlichen Gespräch mit der Führungskraft konkretisiert werden können. Weiterhin wird in einer Rahmenrichtlinie die Verordnung zur arbeitsmedizinischen Vorsorge konkretisiert, die unseren arbeitsmedizinischen Diensten als Grundlage für ihre beratende Tätigkeit dient. Die Aufgaben unserer arbeitsmedizinischen Dienste ergeben sich aus gesetzlichen Vorgaben (z. B. Arbeitssicherheitsgesetz) und internen Rahmenrichtlinien. Damit werden die Schwerpunkte Prävention (arbeitsbedingte Erkrankungen und Unfälle), Gesundheitsförderung und Wiedereingliederung sichergestellt. Regelmäßige Schulungen, digitale Terminvereinbarung und Ergebnismitteilung über SAP EHS sowie die konkreten fachlichen Anforderungen an das medizinische Personal der arbeitsmedizinischen Dienste gewährleisten eine stabil hohe Qualität. Der Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmenden (inkl. Unterweisung der externen Personen durch die Fremdfirma, den Ver- oder Entleiher) wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeitsschutz beim Einsatz von Fremdfirmen und Leiharbeitnehmenden« behandelt. Die regelmäßige Prüfung elektrischer Anlagen und Betriebsmittel wird in der Rahmenrichtlinie »Arbeiten an oder in der Nähe von elektrischen Anlagen und an Betriebsmitteln« sichergestellt.

Zusätzlich wurden Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeitsschutzes für den Systemverbund Bahn im Sinne von Zero Accident in der quartalsweise zusammenkommenden Arbeitsgruppe Arbeitsschutz weiterentwickelt, z. B. das Festlegen eines DB-Lernportfolios im Arbeitsschutz mit einem elektronischen Lernkurs zur Wahrnehmung und Kontrolle der Unternehmerpflichten. Neben den Fachstellen im Arbeitsschutz der DB-Gesellschaften nehmen auch Mitglieder des Konzernbetriebsrates an der Arbeitsgruppe teil, um bei konzernweiten Maßnahmen zur Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz mitzuwirken.

Mit der gemeinsamen Arbeitsschutzstrategie Zero Accident wird im Systemverbund Bahn das strategische Ziel »keine Arbeitsunfälle oder arbeitsbedingten Erkrankungen« verfolgt. Höchste Priorität hat dabei die Vermeidung tödlicher und schwerer Arbeitsunfälle sowie von Berufskrankheiten. Wenn trotzdem ein tödlicher oder schwerer Arbeitsunfall eintritt, kooperieren wir eng mit den zuständigen Behörden und entwickeln Maßnahmen, um vergleichbare Unfallursachen künftig auszuschließen. Wir sind im Zero Accident Forum des

Instituts für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung vertreten. Das Forum ist ein Netzwerk von Unternehmen, um voneinander zu lernen, damit die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle auf null reduziert werden kann.

KRANKENSTAND AUF BASIS STUNDEN / in %	2023	2022	2021
DB-Konzern	6,3	7,2	5,7
DB Fernverkehr	7,0	7,8	6,0
DB Regio	7,7	8,9	7,5
DB Cargo	7,5	8,1	6,7
DB Netze Fahrweg	5,3	6,2	4,9
DB Netze Personenbahnhöfe	6,2	6,9	5,2
DB Energie	3,9	4,6	3,3
Sonstige	6,1	6,7	5,2
DB Schenker	5,2	6,2	5,4

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Krankenstand ist 2023 gesunken und befindet sich nun auf dem Vor-Corona-Niveau. Im Vorjahr führten eine Erkältungs- und Grippewelle, die hoch ansteckende Omikron-Variante und die temporären Sonderbelastungen unserer Mitarbeitenden durch das 9-Euro-Ticket zu höheren Ausfallzeiten.

ARBEITSUNFÄLLE UND LTIF	2023	2022	2021
Tödliche Arbeitsunfälle ¹⁾	4	7	4
davon in Deutschland ²⁾	4	7	4
Lost Time Injury Frequency (LTIF) ^{2), 3)}	22,2	22,9	21,8

¹⁾ Weltweit (Gesellschaften mit rund 98 % der Mitarbeitenden).

²⁾ Deutschland (Gesellschaften mit rund 97 % der inländischen Mitarbeitenden).

³⁾ Lost Time Injury Frequency = LTI (Arbeitsunfälle ab einem Kalendertag Abwesenheit) × 1.000.000 / Arbeitsstunden.

Die Einhaltung interner Standards und nationaler Gesetze dient dem Schutz der Mitarbeitenden. Ein wichtiger Beitrag sind eine sichere Arbeitsgestaltung sowie gesunde Mitarbeitende. Das Ziel, die Wahrnehmung der Sicherheit und das Bewusstsein für die eigene Verantwortung zu verbessern, wurde durch digitale Veranstaltungen und eine aktive Kommunikation zum Arbeitsschutz umgesetzt. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit zu optimieren. Mit der Unfallhäufigkeit (Lost Time Injury Frequency; LTIF) haben wir eine Steuerungsgröße etabliert, mit dem Ziel, die Unfallhäufigkeit weiter zu reduzieren. Die Daten zum LTIF werden größtenteils über die IT-Plattform SAP EHS, die den betriebsärztlichen Dienst und den Arbeitsschutz, das Unfallmanagement sowie das Gefahrstoffmanagement verzahnt, bereitgestellt. Die Meldung und Anzeige von Arbeitsunfällen erfolgt gem. den gesetzlichen Vorgaben in Deutschland an die gesetzliche Unfallversicherung innerhalb von drei Kalendertagen nach Bekanntwerden des Unfalls. Die Ermittlung des Schadens und die Regelung der Unfallfolgekosten obliegen der Autonomie des jeweiligen gesetzlichen Unfallversiche-

nungsträgers. Statistisch werden nur tödliche, jedoch keine schweren Arbeitsunfälle ausgewiesen bzw. berichtet. Beinaheunfälle können anonym über die Anwendung Unfall-Online gemeldet werden.

Die tödlichen Arbeitsunfälle haben sich 2023 bei DB Cargo, DB Sicherheit und DB Netze Fahrweg (im Vorjahr bei: DB Bahnbaugruppe, DB Cargo, DB Fahrwegdienste, DB Regio Bus und DB Services) ereignet. Tödliche Arbeitsunfälle werden im DB-Konzern in den betroffenen Geschäftsfeldern systematisch untersucht und mögliche prozessuale Verbesserungen sowie weitere Maßnahmen identifiziert und umgesetzt.

In die Ermittlung des LTIF werden rund 65 DB-Gesellschaften in Deutschland einbezogen. Bei der genauen Betrachtung des LTIF ergibt sich ein differenziertes Bild, auch im internationalen Vergleich, da alle Tätigkeitsgebiete innerhalb des DB-Konzerns in die Ermittlung einbezogen werden. Im Rahmen der Arbeitsschutzpolitik ist es unser Ziel, den LTIF kontinuierlich und nachhaltig zu senken. Dazu tragen unsere Maßnahmen gem. Zero Accident bei. Wir beziehen die DB-Gesellschaften in der Arbeitsgruppe Arbeitsschutz ein und fördern dadurch eine übergreifende Sicherheitskultur, um die Sicherheit unserer Mitarbeitenden zu gewährleisten. Der LTIF in Deutschland bewegt sich auf Vorjahresniveau.

Mit unserer Strategie zur Verbesserung der Qualität des präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes haben wir 2023 insbesondere die digitale und technologische Transformation des DB-Konzerns vorangetrieben.

Weiterhin arbeiten wir kontinuierlich daran, die Verantwortung und die Vorbildfunktion von Führungskräften stärker herauszustellen. Daher werden fortlaufend weitere Lernangebote für Führungskräfte innerhalb der Arbeitsschutzstrategie für den Systemverbund Bahn entwickelt.

Maßnahmen gegen Diskriminierung

Wir setzen uns für ein Betriebsklima ohne Diskriminierung, Mobbing und sexuelle Belästigung ein. Jeder Vorfall wird konkret und individuell behandelt, um ein korrektes Vorgehen zu gewährleisten und Betroffene vertrauensvoll zu unterstützen. Neben den Regelungen in Konzernbetriebsvereinbarungen (KBV), wie der für Gleichbehandlung und zum Schutz vor Diskriminierung, der KBV Inklusion sowie der Rahmen-KBV zur Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie, sowie den Richtlinien, wie zum Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz, zum betrieblichen Eingliederungsmanagement oder den Compliance-Richtlinien, steht allen Mitarbeitenden mit der konzerninternen Ombudsstelle kompetente Unterstützung bei der Klärung und Bearbeitung von Konfliktfällen zur Verfügung. Der Fokus richtet sich dabei auf eine unbürokratische und eigenverantwortliche außergerichtliche Konfliktlösung. Die Ombudsstelle koordiniert

den konzerninternen Pool von Mediator:innen. Darüber hinaus sind die Themen Vermeidung unbewusster Vorurteile und Umgang mit Diskriminierung im Schulungsangebot der DB Führungskräfte-Akademie verankert.

Wir dulden keine sexuelle Belästigung oder Diskriminierung von Personen, insbesondere aufgrund nationaler, ethnischer oder sozialer Herkunft, Hautfarbe, Gesundheitsstatus, Behinderung, sexueller Orientierung, Geschlecht, Alter, politischer Meinung, Religion oder Weltanschauung oder Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft. Dieses Diskriminierungsverbot bezieht sich auch auf die Entgeltzahlung.

Um Diskriminierung entgegenzuwirken, haben wir verschiedene Anlaufstellen für unsere Mitarbeitenden und Kund:innen eingerichtet. Diese bieten die Möglichkeit zur anonymen Abgabe von Hinweisen oder bieten direkt Hilfestellungen an. Eine Möglichkeit ist die Nutzung unseres **Beschwerdeverfahrens** 199. Meldungen können bspw. über unser elektronisches Hinweissystem eingereicht werden, wodurch wir 2023 Kenntnis von vier bestätigten Fällen von Diskriminierung erhalten haben.

Maßnahmen zur Inklusion und Wiedereingliederung

Das auf gesetzlicher Grundlage basierende betriebliche Eingliederungsmanagement zur Prävention wird in einer Rahmenrichtlinie durch zwei weitere Verfahren ergänzt. Das betriebliche Eingliederungsmanagement zur Integration und das Verfahren zur befristeten Nichteignung regeln die Weiterbeschäftigung von dauerhaft bzw. befristet leistungseingeschränkten Mitarbeitenden. Als Teil der Digitalisierungsinitiative im HR-Bereich wird seit Dezember 2023 das Verfahren zum betrieblichen Eingliederungsmanagement zur Prävention digital unterstützt. Dadurch werden Prozessschritte vereinfacht und eine standardisierte Durchführung gefördert. Unsere Grundsätze für eine erfolgreiche Inklusion von Mitarbeitenden mit Behinderung sind in der KBV Inklusion verankert. Darüber hinaus erfassen wir unsere Maßnahmen zur Förderung von Inklusion im Aktionsplan Bahn und setzen damit die Anliegen des Nationalen Aktionsplans sowie der UN-Behindertenrechtskonvention um.

Besondere Inklusionsmaßnahmen zeichnen wir gemeinsam mit der Konzernschwerbehindertenvertrauensperson mit dem DB-Inklusionspreis »Leuchtturm« aus und fördern damit die Sichtbarkeit erfolgreicher Inklusion im DB-Konzern. Mit einem internen Qualifizierungsangebot für Inklusionsbeauftragte schaffen wir ein einheitliches Verständnis sowie

eine standardisierte Vermittlung von Wissen zu dieser Rolle und zu den Aufgaben der Inklusionsbeauftragten im DB-Konzern. Die stetig erzielten Fortschritte im Bereich Inklusion sind geprägt durch ein starkes Miteinander von Arbeitgeber, Schwerbehindertenvertretung und externen Partnern. Intern unterstützt zudem auch die Koordinierungsstelle Fördermittel, Rente, Ausgleichsabgabe (KS FöRA) bei der Beantragung von Fördermitteln.

ARBEIT DER ZUKUNFT UND DIVERSITY

Die systematische Auseinandersetzung mit Innovationen und Visionen zur Arbeit der Zukunft erfolgt im Rahmen der Konzerninitiative »Menschen. Machen. Zukunft.«. Ziel ist es, sich rechtzeitig mit wichtigen strategischen Fragestellungen zu befassen, Wissen auszutauschen und neue Ideen zu testen. Hierfür erarbeiten wir mit der HR-Trendmap regelmäßig eine Übersicht relevanter HR-Zukunftstrends, die auf verschiedenen Ebenen im DB-Konzern für die Ableitung von Maßnahmen, Projekten und Initiativen diskutiert werden.

Auch 2023 wurde unsere Digitalkonferenz »Woche der neuen Arbeit« veranstaltet. Das interaktive Programm rund um das Thema Neue Arbeit im DB-Konzern wurde mit über 60 virtuellen Programmpunkten organisiert.

Unter dem Dach der Initiative »Menschen. Machen. Zukunft.« arbeiten zwei themenbezogene H-Zukunftslabs, um neue Antworten auf wichtige Zukunftsfragen zu finden:

- Lab 1 »Zukunftsperspektive für Berufe in der Bahnbranche« entwickelt eine Methode, um künftige Veränderungen in DB-Berufen zu erkennen und rechtzeitig Maßnahmen zur Nachführung und Qualifizierung von Mitarbeitenden einzuleiten. 2023 wurde die Methode an weiteren Berufsbildern erfolgreich angewendet, skaliert und weiterentwickelt. Der Aufsatz eines Strategischen Workforce Managements ermöglicht die Verknüpfung mit weiteren HR-Produkten und erlaubt damit einen ganzheitlichen Blick auf die Zukunft unserer Berufsbilder.
- Lab X »Perspektiven für morgen« beschäftigt sich mit der mittel- und langfristigen Weiterentwicklung von HR-Themen im DB-Konzern im Zuge der Digitalisierung und weiterer Veränderungen. In 2023 wurden wesentliche strategische Themen identifiziert, bei denen es gilt, rechtzeitig Impulse zu setzen und Maßnahmen anzustoßen.

Im Kontext der sich wandelnden Arbeitswelt ist die Förderung von Diversität im Konzern von entscheidender Bedeutung. Das Bekenntnis des DB-Konzerns zur Vielfalt seiner Mitarbeitenden ist in der Strategie Starke Schiene verankert. Jedes Mitglied des Vorstands hat die Pat:innenschaft für eine

Diversity-Dimension übernommen. Auch die Diversity-Verantwortlichen der Geschäftsfelder und HR-Gruppenfunktionen stehen allen Mitarbeitenden als direkte Ansprechpartner:innen für Diversity-Themen zur Verfügung. Im Diversity-Arbeitskreis und weiteren Projektteams arbeiten sie regelmäßig gemeinschaftlich an übergreifenden Zielen. Mitarbeitende mit spezifischen Diversity-Anliegen werden von verschiedenen Stellen, wie der Konzernschwerbehindertenvertretung oder dem [Projekt SUKI](#)  89, unterstützt. Ein wichtiges partizipatives Element sind die Mitarbeitendennetzwerke des DB-Konzerns, in denen sich Mitarbeitende ehrenamtlich engagieren und die vom zentralen Diversity-Management begleitet und gefördert werden.

Auch 2023 haben wir unter dem Dach der Initiative »Einziganders.« vielfältige Maßnahmen umgesetzt, um ein inklusives Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen. Dazu zählt u. a. die Einführung der erweiterten Fahrvergünstigungen für Mitarbeitende. So können DB-Mitarbeitende nun auch Fahrvergünstigungen für ihre nichtehelichen Partner:innen bestellen. Die Unternehmensbekleidung kann nun unabhängig vom biologischen Geschlecht oder von der geschlechtlichen Identität bestellt werden, was den Mitarbeitenden die beste Möglichkeit bietet, sich in ihrer Dienstkleidung wohlfühlen.

Ein wichtiger Meilenstein war 2023 zudem die Veröffentlichung des ersten DB Diversity-Reports. Neben Zahlen, Daten und Fakten werden darin einzelne Diversity-Initiativen detailliert vorgestellt. Er beleuchtet auch das aktive Engagement der Mitarbeitendennetzwerke, die wichtige Partner sind, um für Diversity-Themen zu sensibilisieren.

Lernformate und umfangreiche Materialien zu verschiedenen Diversity-Dimensionen sind über das Intranet und die interne Lernplattform allen Mitarbeitenden zugänglich. Sie wurden 2023 um die Themen Allgemeines Gleichstellungsgesetz, Antirassismus und Antiziganismus sowie Frauen in Führung erweitert. Insgesamt zahlen über 60 unserer konzernweiten Trainings auf die Förderung von Diversity ein.

Ein aktives Generationenmanagement baut generationenbezogene Stereotype ab und unterstützt die Integration aller Generationen in den DB-Konzern durch verschiedene Formate wie Reverse Mentoring und Workshops zu generationenübergreifendem Arbeiten.

Die Etablierung einer inklusiven Arbeitswelt, in der alle Mitarbeitenden unabhängig von ihren physischen und psychischen Fähigkeiten erfolgreich integriert und bestmöglich ausgestattet sind, ist Teil unseres Verständnisses von Diversity.

2023 wurde das Inklusionsmanagement weiterentwickelt: Das DB-Sprachenmanagement erweiterte sein Angebot um die Übersetzungen in Einfache und Leichte Sprache.

Mitarbeitende

Auch im Bereich Geschlechtergerechtigkeit machte der DB-Konzern sichtbare Fortschritte. Er belegte im März 2023 den ersten Platz beim Ranking des Frauen-Karriere-Index (FKi), der als Messinstrument für die Entwicklung erfolgreicher Frauenkarrieren untersucht, wie sich Frauen auf verschiedenen Führungsebenen in ihren Karrieren entwickeln, wie kulturelle Veränderungen vorangehen und wie Offenheit für Transformation und Innovation entsteht.

Unter dem Motto »Team DB – #Einziganders. dazugehören« beschäftigte sich die jährliche Diversity-Woche 2023 mit dem Thema Inklusion und Zugehörigkeit. Ziel war es, Vielfalt im DB-Konzern als Querschnittsthema zu verankern, zu diskutieren und sich zu vernetzen.

GRI 30% Frauen in Führung

Der DB-Konzern hat das Ziel, den Anteil von Frauen unter den Führungskräften der vom Zweiten Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) betroffenen Gesellschaften bis Ende 2024 auf den Ebenen Aufsichtsräte, Vorstände/Geschäftsführungen, erste und zweite Führungsebene auf insgesamt 30 % zu steigern. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen der betroffenen Gesellschaften umfasst bezogen auf die zum 31. Dezember 2023 gültige Organisationsstruktur über alle Ebenen 29,4 % (per 31. Dezember 2022: 27,0 %). Durch externe Rekrutierung, attraktive Arbeitsbedingungen und interne Bindungs- und Entwicklungsmaßnahmen soll zudem der Anteil von Frauen erhöht werden.

GRI Diversity-Kennzahlen

In Deutschland arbeiten über 231.000 Mitarbeitende aus mehr als 100 Nationen für den DB-Konzern, darunter rund 55.700 Frauen.

FÜHRUNGSEBENEN BEI LEITENDEN ANGESTELLTEN UND IM AUFSICHTSRAT NACH GESCHLECHT PER 31.12. / in NP	2023	2022	2021
Aufsichtsrat	20	20	20
Anteil Frauen in %	35,0	35,0	30,0
Top-Management	248	253	252
Anteil Frauen in %	24,6	21,7	19,0
Oberes Management	1.115	1.063	1.072
Anteil Frauen in %	23,7	21,7	19,9
Mittleres Management	2.648	2.508	2.464
Anteil Frauen in %	24,8	24,0	22,2
Leitende Angestellte (ohne Aufsichtsrat) insgesamt	4.011	3.824	3.788
Anteil Frauen in %	24,5	23,2	21,3

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Der Anteil der Frauen bei den leitenden Angestellten stieg 2023 und belegt unsere Anstrengungen, den Frauenanteil weiter zu erhöhen.

FRAUEN PER 31.12. / in NP	2023	2022	2021
DB-Konzern	85.911	84.347	82.354
Anteil in %	25,3	25,0	24,4
Deutschland	55.620	52.394	51.129
Anteil in %	24,1	23,7	23,4

Inkl. DB Arriva.

MITARBEITENDE NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2023	2022	2021
< 30 Jahre	34.144	31.342	30.312
30 - 49 Jahre	103.862	97.117	94.064
≥ 50 Jahre	88.940	89.006	89.644
Insgesamt	226.946	217.465	214.020

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Durch die anhaltend hohe Zahl an Neueinstellungen ist der Anteil der Mitarbeitenden über 50 Jahre weiter gesunken und lag per 31. Dezember 2023 bei rund 39 % (per 31. Dezember 2022: rund 41 %).

MITARBEITENDE MIT SCHWERBEHINDERUNG NACH ALTER PER 31.12. / in NP	2023	2022	2021
< 30 Jahre	489	427	377
30 - 49 Jahre	2.704	2.537	2.488
≥ 50 Jahre	9.226	9.269	9.419
Insgesamt	12.419	12.233	12.284

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden). Erfasst werden Mitarbeitende und Auszubildende mit Schwerbehinderung oder Gleichstellung.

Die Beschäftigtenquote von schwerbehinderten Mitarbeitenden in Deutschland betrug per 31. Dezember 2023 5,3 % und lag durchschnittlich oberhalb der gesetzlich geforderten 5 %-Quote. Die schwerbehinderten Mitarbeitenden verteilen sich dabei auf zahlreiche unterschiedliche Tätigkeitsfelder.

Weitere Mitarbeitendenkennzahlen

MITARBEITENDE PER 31.12. / in VZP	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
DB Fernverkehr	20.966	19.139	+1.827	+9,5
DB Regio	39.587	37.738	+1.849	+4,9
DB Cargo	31.359	31.167	+192	+0,6
DB Netze Fahrweg	56.084	52.510	+3.574	+6,8
DB Netze Personenbahnhöfe	7.786	6.997	+789	+11,3
DB Energie	2.055	1.943	+112	+5,8
Sonstige	61.876	59.992	+1.884	+3,1
Systemverbund Bahn	219.713	209.486	+10.227	+4,9
DB Schenker	72.710	76.591	-3.881	-5,1
DB-Konzern¹⁾	292.423	286.077	+6.346	+2,2
DB-Konzern - vergleichbar	292.423	285.760	+6.663	+2,3
Konsolidierungskreisänderungen	-	-317	+317	-100
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	326.781	324.136	+2.645	+0,8
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	34.358	38.059	-3.701	-9,7

Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Mitarbeitendenzahlen in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva P 106 angepasst.

Mitarbeitende

MITARBEITENDE PER 31.12. / in NP	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
DB Fernverkehr	22.132	20.206	+ 1.926	+ 9,5
DB Regio	41.962	39.862	+ 2.100	+ 5,3
DB Cargo	31.918	31.755	+ 163	+ 0,5
DB Netze Fahrweg	57.986	54.118	+ 3.868	+ 7,1
DB Netze Personenbahnhöfe	8.276	7.381	+ 895	+ 12,1
DB Energie	2.147	2.024	+ 123	+ 6,1
Sonstige	64.718	62.740	+ 1.978	+ 3,2
Systemverbund Bahn	229.139	218.086	+ 11.053	+ 5,1
DB Schenker	74.871	78.886	- 4.015	- 5,1
DB-Konzern¹⁾	304.010	296.972	+ 7.038	+ 2,4
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	340.100	336.884	+ 3.216	+ 1,0
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	36.090	39.912	- 3.822	- 9,6

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva 106 angepasst.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist per 31. Dezember 2023 im Systemverbund Bahn und dadurch auch im DB-Konzern gestiegen. Wesentliche Treiber waren:

- **DB Fernverkehr:** Mitarbeitendenaufbau im Wesentlichen in den operativen Bereichen zur Verbesserung der Robustheit. Darüber hinaus Zugang von Mitarbeitenden durch Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb 126.
- **DB Regio:** verstärkte Rekrutierungsaktivitäten und Übernahme von Auszubildenden bei DB Regio Schiene. Leistungsausweitungen und Inbetriebnahmen von Busverkehren sowie die Integration von ioki bei DB Regio Straße.
- **DB Netze Fahrweg:** Personalaufbau v. a. in den Bereichen Projektmanagement, Instandhaltung und Betrieb. Dieser zählt insbesondere auf die Verbesserung der betrieblichen Qualität und die Generalsanierung der Infrastruktur ein.
- **Sonstige:** gestiegene Geschäftsaktivitäten bei der DB E.C.O. Group, Ausbau innovativer Themenfelder und eine gestiegene Fertigungstiefe bei der DB Systel sowie Ausweitung des Bauvolumens bei der DB Bahnbaubau.

Bei DB Schenker ist gegenläufig die Zahl der Mitarbeitenden zurückgegangen. Dies resultierte aus gesunkenen Transportvolumen im Bereich Luft- und Seefracht sowie im Landverkehr und der Umsetzung von Effizienzprogrammen in der Kontraktlogistik.

MITARBEITENDE NACH REGIONEN PER 31.12. / in VZP	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	221.114	212.188	+ 8.926	+ 4,2
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	39.624	40.849	- 1.225	- 3,0
Asien/Pazifik	17.191	18.006	- 815	- 4,5
Nordamerika	10.853	11.299	- 446	- 3,9
Übrige Welt	3.641	3.735	- 94	- 2,5
DB-Konzern¹⁾	292.423	286.077	+ 6.346	+ 2,2

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva 106 angepasst.

Der Anteil der Mitarbeitenden außerhalb Deutschlands sank auf rund 24 % (im Vorjahr: rund 26 %).

VERBUNDENHEIT DER MITARBEITENDEN / in Jahren	2023	2022	2021
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit	15	16	16
Altersdurchschnitt	44	44	45

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

MITARBEITENDENFLUKTUATION

GRI

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in NP	2023	2022	2021
Rentenbedingte Fluktuation	3.442	3.557	3.614
davon Frauen	613	663	694
Sonstige Fluktuation	13.966	13.050	11.166
davon Frauen	2.936	2.738	2.296
Insgesamt	17.408	16.607	14.780

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

FLUKTUATION VON MITARBEITENDEN / in %	2023	2022	2021
Rentenbedingte Fluktuation	1,5	1,6	1,7
davon Frauen	1,1	1,3	1,4
Sonstige Fluktuation	6,0	5,8	5,1
davon Frauen	5,4	5,3	4,6
Insgesamt	7,5	7,4	6,8

Deutschland (Gesellschaften mit rund 98 % der inländischen Mitarbeitenden).

Betrachtet wird die nicht restrukturierungsbedingte Fluktuation der unbefristeten Stammebelegschaft. In der rentenbedingten Fluktuation sind auch die Altersteilzeitfälle enthalten. Der Anstieg der Fluktuation ist im Wesentlichen im Bereich der arbeitnehmerinitiierten Fluktuation begründet. Hier zeigen sich die gestiegene Flexibilität am Arbeitsmarkt und der Fachkräftemangel.

GESCHÄFTSVERLAUF

Kennzahlenübersicht → 103

Umfeldbedingungen → 105

Ertragslage → 106

Finanzlage → 110

Ökonomische Steuerungskennzahlen → 111

Vermögenslage → 114

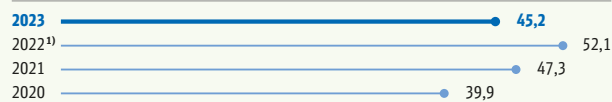
Beschaffung → 119

GRI

Kennzahlenübersicht

Ökonomie

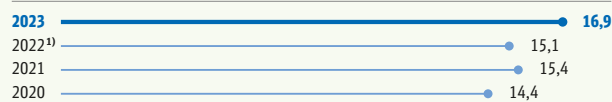
UMSATZ BEREINIGT / in Mrd. €



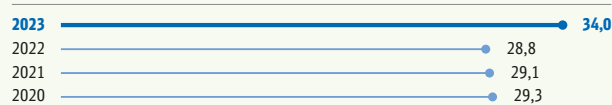
ROCE / in %



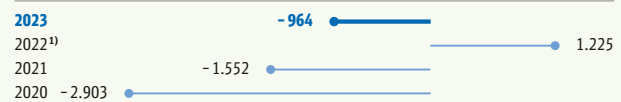
BRUTTO-INVESTITIONEN / in Mrd. €



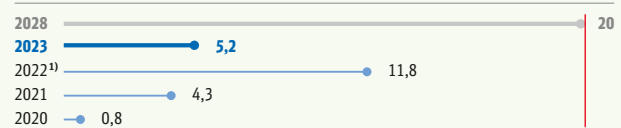
NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mrd. €



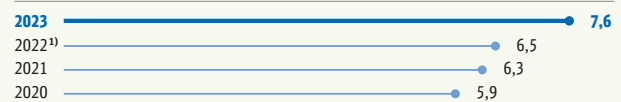
EBIT BEREINIGT / in Mio. €



TILGUNGSDECKUNG / in %



NETTO-INVESTITIONEN / in Mrd. €



EIGENKAPITALQUOTE PER 31.12. / in %



¹⁾ Wert wegen der Umgliederung von DB Arriva b) 106 angepasst.

— Kurz-/ Mittelfristziel — Langfristziel

Geschäftsverlauf

Überblick

UMSATZ BEREINIGT / in Mio. €	Gesamtumsatz				Außenumsatz			
	2023	2022	Veränderung		2023	2022	Veränderung	
			absolut	%			absolut	%
DB Fernverkehr	5.896	4.980	+ 916	+ 18,4	5.729	4.845	+ 884	+ 18,2
DB Regio	9.706	9.039	+ 667	+ 7,4	9.536	8.921	+ 615	+ 6,9
DB Cargo	5.582	5.244	+ 338	+ 6,4	5.279	4.998	+ 281	+ 5,6
DB Netze Fahrweg	6.340	6.266	+ 74	+ 1,2	2.157	2.035	+ 122	+ 6,0
DB Netze Personenbahnhöfe	1.449	1.384	+ 65	+ 4,7	662	593	+ 69	+ 11,6
DB Energie	3.970	4.200	- 230	- 5,5	1.952	2.451	- 499	- 20,4
Sonstige	6.829	6.123	+ 706	+ 11,5	775	696	+ 79	+ 11,4
Konsolidierung Systemverbund Bahn	- 13.591	- 12.576	- 1.015	+ 8,1	-	-	-	-
Systemverbund Bahn	26.181	24.660	+ 1.521	+ 6,2	26.090	24.539	+ 1.551	+ 6,3
DB Schenker	19.127	27.604	- 8.477	- 30,7	19.104	27.545	- 8.441	- 30,6
Konsolidierung Übrige ¹⁾	- 114	- 179	+ 65	- 36,3	-	1	- 1	- 100
DB-Konzern¹⁾	45.194	52.085	- 6.891	- 13,2	45.194	52.085	- 6.891	- 13,2
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	49.212	56.296	- 7.084	- 12,6	49.212	56.296	- 7.084	- 12,6
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	4.018	4.214	- 196	- 4,7	4.018	4.212	- 194	- 4,6

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN / in Mio. €	EBITDA bereinigt				EBIT bereinigt			
	2023	2022	Veränderung		2023	2022	Veränderung	
			absolut	%			absolut	%
DB Fernverkehr	483	389	+ 94	+ 24,2	- 43	- 39	- 4	+ 10,3
DB Regio	634	619	+ 15	+ 2,4	- 22	- 31	+ 9	- 29,0
DB Cargo	- 74	- 257	+ 183	- 71,2	- 497	- 665	+ 168	- 25,3
DB Netze Fahrweg	- 435	1.244	- 1.679	-	- 1.098	601	- 1.699	-
DB Netze Personenbahnhöfe	20	195	- 175	- 89,7	- 150	29	- 179	-
DB Energie	242	185	+ 57	+ 30,8	163	103	+ 60	+ 58,3
Sonstige/ Konsolidierung Systemverbund Bahn	118	- 85	+ 203	-	- 429	- 598	+ 169	- 28,3
Systemverbund Bahn	988	2.290	- 1.302	- 56,9	- 2.076	- 600	- 1.476	-
DB Schenker	1.909	2.512	- 603	- 24,0	1.129	1.841	- 712	- 38,7
Konsolidierung Übrige ¹⁾	- 20	- 19	- 1	+ 5,3	- 17	- 16	- 1	+ 6,3
DB-Konzern¹⁾	2.877	4.783	- 1.906	- 39,8	- 964	1.225	- 2.189	-
Marge ¹⁾ in %	6,4	9,2	- 2,8	-	- 2,1	2,4	- 4,5	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	3.272	5.210	- 1.938	- 37,2	- 865	1.253	- 2.118	- 169
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	375	411	- 36	- 8,8	80	12	+ 68	-

INVESTITIONEN / in Mio. €	Brutto-Investitionen				Netto-Investitionen			
	2023	2022	Veränderung		2023	2022	Veränderung	
			absolut	%			absolut	%
DB Fernverkehr	1.657	1.667	- 10	- 0,6	1.657	1.666	- 9	- 0,5
DB Regio	606	716	- 110	- 15,4	581	695	- 114	- 16,4
DB Cargo	319	452	- 133	- 29,4	308	403	- 95	- 23,6
DB Netze Fahrweg	10.746	8.969	+ 1.777	+ 19,8	2.830	1.738	+ 1.092	+ 62,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1.595	1.434	+ 161	+ 11,2	505	397	+ 108	+ 27,2
DB Energie	329	303	+ 26	+ 8,6	88	75	+ 13	+ 17,3
Sonstige/ Konsolidierung Systemverbund Bahn	665	611	+ 54	+ 8,8	662	604	+ 58	+ 9,6
Systemverbund Bahn	15.917	14.152	+ 1.765	+ 12,5	6.631	5.578	+ 1.053	+ 18,9
DB Schenker	950	946	+ 4	+ 0,4	947	946	+ 1	+ 0,1
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern¹⁾	16.867	15.098	+ 1.769	+ 11,7	7.578	6.524	+ 1.054	+ 16,2
davon Investitionszuschüsse ¹⁾	9.289	8.574	+ 715	+ 8,3	-	-	-	-
DB-Konzern (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	17.184	15.353	+ 1.831	+ 11,9	7.855	6.750	+ 1.105	+ 16,4
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	318	255	+ 63	+ 24,7	278	227	+ 51	+ 22,5

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva R 106 angepasst.

Umfeldbedingungen

NACHFRAGE NACH MOBILITÄT UND LOGISTIK

Die Umfeldbedingungen waren 2023 geprägt durch konjunkturelle Schwächen, hohe Inflationsraten und geopolitische Krisen wie den Kriegen in der Ukraine und im Gazastreifen. Die Mobilitätsnachfrage stieg erneut, lag allerdings noch unter dem Vor-Corona-Niveau. Im Güterverkehr war die Nachfrage durch die schwache Industrieentwicklung geprägt.

WELTWIRTSCHAFT

ENTWICKLUNG WESENTLICHER MAKROÖKONOMISCHER GRÖSSEN IM VORJAHRESVERGLEICH / in %

	2023	2022	2021
WELTHANDEL (REAL)			
Warenhandel	-1,0	+4,5	+12,1
BIP			
Welt	+2,7	+3,1	+6,3
USA	+2,5	+1,9	+5,8
China	+5,2	+3,0	+8,5
Japan	+2,0	+0,9	+2,6
Europa	+0,8	+3,3	+6,5
Euro-Raum	+0,5	+3,4	+5,9
Deutschland	-0,2	+1,9	+3,1

Die preis- und kalenderbereinigten Daten für die Jahre 2021 bis 2023 entsprechen den per Januar 2024 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Oxford Economics

Unsicherheiten bei globalen Wertschöpfungsketten und eine schwache Investitionsnachfrage belasteten die Weltwirtschaft und insbesondere den Güterhandel 2023. Das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) konnte zwar v.a. aufgrund einer robusten Entwicklung in den USA und in China noch einen soliden Zuwachs verzeichnen, dieser fiel jedoch geringer aus als im Vorjahr. Die im Frühjahr einsetzende Belebung der chinesischen Wirtschaft nach der Null-Covid-Politik war im Einfluss auf die Weltwirtschaft schwächer als erwartet, dagegen zeigte sich die wirtschaftliche Entwicklung in den USA trotz einer restriktiven Geldpolitik der amerikanischen Notenbank überraschend widerstandsfähig.

Der Welthandel ging 2023 zurück. Während in chinesischen Häfen der Containerumschlag wuchs, verzeichneten viele Häfen in Amerika und Europa stagnierende oder sinkende Mengen. Die Umkehr des zu Jahresbeginn noch erwarteten Wachstums ist insbesondere durch das schwache weltwirtschaftliche Umfeld erklärbar. Strukturelle Änderungen in den globalen Produktions- und Lieferketten dämpfen mittelfristig das Handelswachstum und die Weltwirtschaft.

ENERGIEMÄRKTE

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu reduzieren. Die Entwicklung der Marktpreise im Jahr 2023 schlug daher zumindest kurzfristig nicht voll auf unsere Aktivitäten durch.

Brentöl

BRENT / in USD/bbl	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Durchschnittspreis	82,2	99,0	-16,8	-17,0
Höchstpreis	97,7	139,1	-41,4	-29,8
Tiefstpreis	70,1	75,1	-5,0	-6,7
Jahresendpreis	77,0	85,9	-8,9	-10,4

Die Daten entsprechen den per Januar 2024 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Refinitiv

- Seit Sommer 2022 sanken die Ölpreise kontinuierlich. Insgesamt lag der Ölpreis 2023 auf Dollarbasis rund 17 % unter dem Vorjahreswert, bewegte sich aber immer noch auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Im Euro-Raum verstärkte der schwache Euro diese Tendenz.
- Der CO₂-Preis wurde 2023 im Rahmen des dritten Entlastungspakets konstant gehalten.
- Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen 2023 nur 5,6 % unter den hohen Vorjahreswerten.

Strom und Emissionszertifikate

			Veränderung	
	2023	2022	absolut	%
GRUNDLASTSTROM (FOLGEJAHR) IN €/MWH				
Durchschnittspreis	137,2	298,3	- 161,1	- 54,0
Höchstpreis	219,3	1.050	- 830,7	- 79,1
Tiefstpreis	86,2	108,8	- 22,6	- 20,8
Jahresendpreis	95,5	215,0	- 119,5	- 55,6
EMISSIONSZERTIFIKATE IN €/T CO ₂				
Durchschnittspreis	85,3	81,2	+ 4,1	+ 5,0
Höchstpreis	101,3	99,2	+ 2,1	+ 2,1
Tiefstpreis	66,0	55,0	+ 11,0	+ 20,0
Jahresendpreis	80,4	84,0	- 3,6	- 4,3

Die Daten entsprechen den per Januar 2024 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.
Quelle: Refinitiv

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr haben sich 2023 gegenüber dem Vorjahr halbiert. Die Gründe für den starken Preiserückgang liegen in den deutlich gesunkenen Gaspreisen, der sukzessiven Rückkehr französischer Atomkraftwerke in den Strommarkt und dem starken Ausbau erneuerbarer Energien. Nach den drastisch gedrosselten Erdgaslieferungen aus Russland konnte die Versorgung durch anderweitige Importe und den Ausbau der Flüssigerdgasterminals gesichert werden. Die Gasspeicherfüllstände in Deutschland wurden auf ein Rekordniveau gebracht. Auch wenn die Preise für Strom im Vorjahresvergleich deutlich gefallen sind, liegt das Preisniveau höher als vor dem Ukraine-Krieg. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns stabilisieren die Aktivitäten zur Preissicherung die Ergebniseffekte aus Energiepreisschwankungen.

Ertragslage

- Umsatz- und Ergebnisentwicklung rückläufig, trotz Fortsetzung Erholungskurs im Personenverkehr.
- V. a. Frachtratennormalisierung treibt Umsatzentwicklung – operatives Ergebnis von DB Schenker trotzdem weiter deutlich über Vor-Corona-Niveau.
- Starke Aufwandsbelastungen durch Ausweitung von Qualitätsmaßnahmen v. a. in der Infrastruktur sowie Tarifeffekte.
- Vorfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen für den Bund belastet operatives Ergebnis.

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des DB-Konzerns war im ersten Quartal 2022 noch wesentlich durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Der vollständige Wegfall von Corona-Beschränkungen im Personenverkehr führte dazu, dass sich die Nachfrageerholung fortsetzte und die Leistungskennzahlen sich weiter verbesserten.

Vereinbarung über den Verkauf von DB Arriva

Nachdem 2022 und 2023 bereits Aktivitäten von DB Arriva in Dänemark, Polen, Portugal, Schweden und Serbien verkauft wurden, hat die DB AG am 19. Oktober 2023 mit I Squared Capital eine Vereinbarung über den Verkauf aller verbliebenen DB Arriva-Landesgesellschaften unterschrieben. Die Transaktion wird voraussichtlich in 2024 abgeschlossen. Der Verkauf steht noch unter dem Vorbehalt der üblichen Vollzugsbedingungen.

Aufgrund der erwarteten Veräußerung wird DB Arriva seit 2023 nicht mehr als Geschäftsfeld/Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt, sondern als nicht fortgeführter Geschäftsbereich  231f. ausgewiesen. Die Vorjahreswerte (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz) wurden entsprechend angepasst. Die fortgeführten Geschäftsbereiche des DB-Konzerns beinhalten die übrigen sieben Geschäftsfelder und den Bereich Sonstige.

Weitere Informationen zu Veränderungen im Konsolidierungskreis  230ff. sind im Konzern-Abschluss dargestellt.

Konzernumlage im DB-Konzern eingeführt

In der DB-Konzernleitung sind verschiedene Governancefunktionen  191ff. angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal). Die Kosten für diese Funktionen werden seit 2023 an die Geschäftsfelder nicht mehr als Ergebnisanspruch, sondern als explizite Kosten weiterver-

rechnet. Im Rahmen der Konzernumlage werden ausschließlich Leistungen über einen nutzerorientierten Umlageschlüssel verrechnet, die übergreifend für mehrere Gesellschaften im Konzernverbund erbracht werden. In der Folge hat sich das Ergebnis des Bereichs Sonstige 2023 um 335 Mio.€ verbessert. Gegenläufig ergab sich für die einzelnen Geschäftsfelder eine entsprechende Ergebnisverschlechterung (DB Netze Fahrweg: –157 Mio.€, DB Regio: –50 Mio.€, DB Fernverkehr: –44 Mio.€, DB Cargo: –30 Mio.€, DB Netze Personenhöfe: –23 Mio.€, DB Schenker: –15 Mio.€). Daraus resultieren auf Geschäftsfeldebene insgesamt unwesentliche Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

Eine vertragliche Vereinbarung und Verrechnung der Konzernumlage stellt die Abgeltung der verrechenbaren Leistungen der DB-Konzernfunktionen – auch vor dem Hintergrund regulatorischer und steuerlicher Vorgaben – sicher.

Der Konzernumlagevertrag wurde mit den Führungsgesellschaften der Geschäftsfelder sowie den wesentlichen internen Dienstleistern des DB-Konzerns abgeschlossen. Der Vertrag regelt die Verteilung der Kosten und deren Bemessung für die erfassten Leistungen.

UMSATZ

UMSATZ / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz ¹⁾	45.191	52.085	- 6.894	- 13,2
± Sondereffekte	3	0	+ 3	-
Umsatz bereinigt¹⁾	45.194	52.085	- 6.891	- 13,2
davon Systemverbund Bahn	26.181	24.660	+ 1.521	+ 6,2
± Konsolidierungskreisänderungen	- 412	- 295	- 117	+ 39,7
± Währungskursänderungen	463	-	+ 463	-
Umsatz vergleichbar	45.245	51.790	- 6.545	- 12,6
davon Systemverbund Bahn	26.189	24.652	+ 1.537	+ 6,2
Umsatz bereinigt (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs)	49.212	56.296	- 7.084	- 12,6
davon nicht fortgeführter Geschäftsbereich	4.018	4.214	- 196	- 4,7

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva  106 angepasst.

Der Umsatzrückgang wurde im Wesentlichen durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker  172 getrieben. Der Umsatz der Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn  121ff. stieg gegenläufig an. Treiber im Systemverbund Bahn waren v. a. die weiter fortschreitende Nachfrageerholung, Preiseffekte bei DB Fernverkehr und DB Cargo sowie höhere Bestellerentgelte bei DB Regio.

Sondereffekte waren unverändert für die Umsatzentwicklung unerheblich.

Veränderungen im Konsolidierungskreis  230ff. und Währungskursänderungen hatten ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen:

Geschäftsverlauf

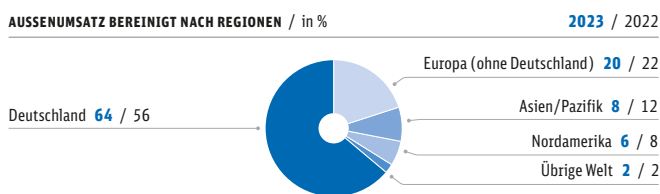
- Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen 2023 DB Schenker (+ 410 Mio. €) und DB Regio (+ 2 Mio. €) sowie im Vorjahr DB Schenker (– 287 Mio. €) und den Bereich Sonstige (– 8 Mio. €).
- Die Effekte aus Währungskursänderungen entfielen im Wesentlichen auf DB Schenker (– 453 Mio. €).
- Der Umsatzrückgang bei dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich  231f. wurde im Wesentlichen getrieben durch den Verkauf von Aktivitäten in Nicht-Kernländern von DB Arriva. Teilweise kompensierend wirkten u. a. eine weiter fortschreitende Nachfrageerholung sowie höhere Bestellerentgelte.

Umsatzstruktur

AUSSENUMSATZSTRUKTUR BEREINIGT (FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE) / in %		
	2023	2022
DB Fernverkehr	12,7	9,3
DB Regio	21,1	17,1
DB Cargo	11,7	9,6
DB Netze Fahrweg	4,8	3,9
DB Netze Personenbahnhöfe	1,4	1,2
DB Energie	4,3	4,7
Sonstige	1,7	1,3
Systemverbund Bahn	57,7	47,1
DB Schenker	42,3	52,9
DB-Konzern	100	100

Werte für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva  106 angepasst.

Die Umsatzstruktur hat sich 2023 v. a. infolge der Frachtratennormalisierung bei DB Schenker wieder deutlich zugunsten des Systemverbunds Bahn verschoben. Die fortschreitende Nachfrageerholung im Personenverkehr wirkte dabei unterstützend.



Werte für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva  106 angepasst.

- In Deutschland wurden deutliche Umsatzrückgänge bei DB Schenker fast vollständig durch Umsatzzuwächse im Systemverbund Bahn ausgeglichen.
- In Europa (ohne Deutschland) war neben der Frachtratennormalisierung auch die Umgliederung von DB Arriva ein wesentlicher Faktor.
- In den übrigen Regionen wurde die deutlich schwächere Umsatzentwicklung durch Rückgänge bei DB Schenker v. a. infolge der Frachtratennormalisierung getrieben.

ERGEBNISENTWICKLUNG

GRI

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns wurde 2023 geprägt durch zusätzliche Belastungen v. a. aus der Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur, die in erheblichem Umfang (> 1 Mrd. €) für den Bund vorfinanziert  150 wurden. Zudem wirkten sich inflationsbedingt höhere Kosten (u. a. für Personal und bezogene Dienstleistungen) aus. Das Ergebnis im Personenverkehr lag auf dem schwachem Vorjahresniveau. Bei DB Schenker war die Ergebnisentwicklung schwächer als im außergewöhnlich starken Vorjahr, blieb aber weit über dem Vor-Corona-Niveau. Eine preisbedingt bessere Entwicklung bei DB Cargo und DB Energie wirkte positiv.

Die operativen Ergebnisgrößen gingen spürbar zurück, das bereinigte EBIT war negativ. Im Personen- und Schienen-güterverkehr blieb die Situation angespannt.

- Im Systemverbund Bahn überstiegen höhere Aufwendungen insbesondere für Material (v. a. für den Bund vorfinanzierte zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen) und Personal (Kapazitätsausbau und Tarifeffekte) Umsatzzuwächse infolge der Leistungszuwächse im Personenverkehr, höherer Bestellerentgelte bei DB Regio sowie von Preiseffekten bei DB Energie und DB Cargo.
- Die operative Ergebnisentwicklung bei DB Schenker war schwächer, v. a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung in der Luft- und Seefracht, blieb aber weit über dem Vor-Corona-Niveau.

Weitere Informationen im Abschnitt Entwicklung der Geschäftsfelder  121ff.

Überleitung auf die bereinigte Ergebnisrechnung

- In der bereinigten Ergebnisdarstellung werden Sonder-sachverhalte eliminiert – die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.
- Die Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte:
 - Aus dem Zinsergebnis werden die Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden oder Pensionsrückstellungen zusammenhängen: vor-

 AUSSENUMSATZ BEREINIGT NACH REGIONEN / in Mio. €

	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	28.843	29.003	– 160	– 0,6
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	9.063	11.681	– 2.618	– 22,4
Asien/Pazifik	3.822	5.983	– 2.161	– 36,1
Nordamerika	2.746	4.417	– 1.671	– 37,8
Übrige Welt	720	1.001	– 281	– 28,1
DB-Konzern ¹⁾	45.194	52.085	– 6.891	– 13,2

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva  106 angepasst.

Infolge der Frachtratennormalisierung bei DB Schenker hat sich auch die regionale Umsatzentwicklung verschoben:

Geschäftsverlauf

wiegend Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nicht operative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt.

- Die zweite Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. V.a. im Personenverkehr sind die bestehenden Verkehrsverträge ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung. Um eine operative Beurteilung sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert.
- Bei der Bereinigung von Sondereffekten handelt es sich grundsätzlich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und die die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich ver-

ändern würden. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Einzelsachverhalte werden bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch genau abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind.

Entwicklung im Berichtsjahr

Die Ertragsentwicklung war insgesamt rückläufig:

- Umsatz (-13,2%/-6.891 Mio. €):** deutlicher Umsatzrückgang getrieben durch DB Schenker  172.
- Sonstige betriebliche Erträge (-11,8%/-442 Mio. €):** Rückgang im Wesentlichen infolge des Wegfalls von Erträgen aus der Veräußerung von Immobilien sowie geringerer staatlicher Zuschüsse für die Beseitigung von Hochwasserschäden bei DB Netze Fahrweg infolge der Ahrtalflut in 2021. Bei DB Regio und DB Fernverkehr wirkte zudem der Wegfall von coronabedingten staatlichen Zuschüssen ertragsmindernd.

Auch der Aufwand ging v.a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung bei DB Schenker zurück. Infolge höherer Personalaufwendungen sowie der Umsetzung von zusätzlichen

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG / in Mio. €	2023	Umgliederungen	Bereinigung Sondereffekte	2023 bereinigt	2022 bereinigt	absolut	Veränderung		
							davon Konsolidierungskreiseffekte	davon Währungskurseffekte	%
Umsatz	45.191	-	3	45.194	52.085	- 6.891	+ 117	- 463	- 13,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4.626	-	-	4.626	4.115	+ 511	-	+ 1	+ 12,4
Sonstige betriebliche Erträge	3.354	-	- 63	3.291	3.733	- 442	+ 80	- 5	- 11,8
Materialaufwand	- 25.276	-	- 148	- 25.424	- 32.017	+ 6.593	- 28	+ 298	- 20,6
Personalaufwand	- 19.604	-	273	- 19.331	- 18.153	- 1.178	- 68	+ 82	+ 6,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.652	-	173	- 5.479	- 4.980	- 499	- 106	+ 48	+ 10,0
EBITDA	2.639	-	238	2.877	4.783	- 1.906	- 5	- 39	- 39,8
Abschreibungen	- 3.912	10	61	- 3.841	- 3.558	- 283	- 89	+ 18	+ 8,0
Operatives Ergebnis (EBIT) EBIT bereinigt	- 1.273	10	299	- 964	1.225	- 2.189	- 94	- 21	-
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	- 617	- 12	9	- 620	- 467	- 153	- 8	- 0	+ 32,8
Operatives Ergebnis nach Zinsen	- 1.890	- 2	308	- 1.584	758	- 2.342	- 102	- 21	-
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	9	4	-	13	- 4	+ 17	- 0	- 0	-
Übriges Finanzergebnis	- 78	8	-	- 70	129	- 199	- 14	+ 16	-
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	- 10	-	- 10	- 5	- 5	-	- 0	+ 100
Außerordentliches Ergebnis	-	-	- 308	- 308	212	- 520	-	+ 8	-
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.959	-	-	- 1.959	1.090	- 3.049	- 128	+ 3	-
Ertragsteuern	- 73	-	-	- 73	- 1.143	+ 1.070	-	-	- 93,6
tatsächliche Ertragsteuern	- 265	-	-	- 265	- 447	+ 182	-	-	- 40,7
latenter Steueraufwand (-)/-ertrag (+)	192	-	-	192	- 696	+ 888	-	-	-
Jahresergebnis (fortgeführte Geschäftsbereiche)	- 2.032	-	-	- 2.032	- 53	- 1.979	- 128	+ 3	-
Jahresergebnis (nicht fortgeführter Geschäftsbereich)	- 319	-	-	- 319	- 174	- 145	-	-	+ 83,3
Jahresergebnis	- 2.351	-	-	- 2.351	- 227	- 2.124	- 128	+ 3	-
Aktionäre der DB AG	- 2.399	-	-	- 2.399	- 274	- 2.125	-	-	-
Hybridkapitalgeber	25	-	-	25	25	-	-	-	-
andere Gesellschafter (nicht beherrschende Anteile)	23	-	-	23	22	+ 1	-	-	+ 4,5
Ergebnis je Aktie in €									
unverwässert	- 5,58	-	-	- 5,58	- 0,64	- 4,94	-	-	-
verwässert	- 5,58	-	-	- 5,58	- 0,64	- 4,94	-	-	-

Werte für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva  106 angepasst.

Infrastrukturmaßnahmen, die für den Bund vorfinanziert wurden, ging der Aufwand im Verhältnis zu den Erträgen aber insgesamt unterproportional zurück:

- **Materialaufwand (–20,6%/–6.593 Mio.€):** Der spürbare Rückgang wurde primär getrieben durch niedrigere Frachtraten bei DB Schenker. Deutlich höhere Aufwendungen im Systemverbund Bahn wirkten teilweise gegenläufig. Treiber waren v. a. die Ausweitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur, die teilweise für den Bund vorfinanziert wurden, sowie Energiepreissteigerungen. Zudem stiegen die Aufwendungen für Schienenersatzverkehre, v. a. aufgrund des gestiegenen Bauvolumens im Schienennetz.
- **Personalaufwand (+6,5%/+1.178 Mio.€):** starker Anstieg, getrieben durch den Systemverbund Bahn. Hier wirkte sich neben Tarifeffekten auch die höhere durchschnittliche Mitarbeitendenzahl aus. Der leichte leistungsbedingte Aufwandsrückgang bei DB Schenker wirkte dämpfend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+10,0%/+499 Mio.€):** deutlicher Anstieg u. a. infolge eines höheren Bedarfs an IT-Dienstleistungen. Zudem wirkten die Wiederzunahme von während der Corona-Pandemie deutlich reduzierten Reisetätigkeiten sowie höhere Mietaufwendungen u. a. für Gebäude aufwandserhöhend.
- **Abschreibungen (+8,0%/+283 Mio.€):** investitionsbedingter Anstieg.

Weitere Informationen im Abschnitt [Entwicklung der Geschäftsfelder](#) 121ff.

Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA gingen entsprechend spürbar zurück.

- **Operativer Zinssaldo:** negative Entwicklung resultierte aus dem höheren Zinsniveau, das v. a. zu gestiegenen Aufwendungen im Zusammenhang mit Finanzverbindlichkeiten und mit Pensionen führte.

Auch das operative Ergebnis nach Zinsen sank spürbar.

- **Beteiligungsergebnis:** deutlicher Anstieg auf einem niedrigen Niveau war maßgeblich durch die GHT Mobility GmbH getrieben, die im Vorjahr die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses belastete.
- **Übriges Finanzergebnis:** deutlicher Rückgang v. a. aus negativen Effekten aus der Auf- und Abzinsung von Rückstellungen, Währungskurseffekten sowie der Marktbewertung der Beteiligung an der Volocopter GmbH. Gegenläufig wirkten positive Effekte aus abgeschlossenen Sicherungsgeschäften, die im Saldo einen Ertrag ergaben (im Vorjahr: Aufwand).
- **Außerordentliches Ergebnis:** ging deutlich zurück und war negativ, v. a. infolge der Anpassung von Rückstellungen sowie durch Restrukturierungsmaßnahmen. Positive Effekte u. a. im Zusammenhang mit der [Strompreisbremse](#) 46 wirkten gegenläufig teilweise kompensierend. Im

Vorjahr war das außerordentliche Ergebnis getrieben durch die umgesetzte coronabedingte Trassenpreisförderung ([Integrierter Bericht 2022](#) 44f.) positiv.

AUßERORDENTLICHES ERGEBNIS / in Mio. €	2023	davon EBIT-wirksam	2022	davon EBIT-wirksam
DB Fernverkehr	112	112	337	337
DB Regio	-4	-4	0	0
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
Systemverbund Bahn	-166	-157	218	225
DB Schenker	-142	-142	-6	-6
Konsolidierung Übrige ¹⁾	-	-	-	-
DB-Konzern ¹⁾	-308	-299	212	219
davon Restrukturierungsmaßnahmen	-332	-332	-88	-88
davon Rückstellungszuführung ökologische Altlasten/Umweltrisiken	-67	-67	-	-
davon Strompreisbremse	163	163	-	-
davon Trassenpreiserstattungen	-	-	316	316

¹⁾ Wert für 2022 wegen der [Umgliederung von DB Arriva](#) 106 angepasst.

Entsprechend entwickelte sich auch das Ergebnis vor Ertragsteuern deutlich rückläufig und war negativ.

Die Entwicklung der Ertragsteuerposition war zwar deutlich besser, belastete die Entwicklung jedoch trotzdem:

- Die tatsächlichen Ertragsteuern gingen aufgrund rückläufiger Ergebnisse bei einigen ausländischen Konzerngesellschaften (v. a. bei DB Schenker) zurück.
- Der latente Steuerertrag resultierte aus verbesserten Einschätzungen hinsichtlich der zukünftigen Nutzung von Verlustvorträgen, insbesondere bei der DB AG.

In der Folge ging das Jahresergebnis (Ergebnis nach Ertragsteuern) der fortgeführten Geschäftsbereiche weniger deutlich zurück, blieb aber spürbar negativ. Das Jahresergebnis des [nicht fortgeführten Geschäftsbereichs](#) 231f. war getrieben durch höhere Abschreibungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte schwächer.

ABWEICHUNGEN ZUR PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023	2022	2023 (Prognose März 2023)	2023 (Prognose Juli 2023)	2023 (inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereiche)	2023 (fortgeführte Geschäftsbereiche)
Umsatz bereinigt in Mrd. €	56,3	> 56	~ 51	49,2	45,2
EBIT bereinigt in Mrd. €	1,3	~ -1	> -1	-0,9	-1,0
ROCE in %	2,8	~ -2	~ -2	-1,8	-2,0
Tilgungsdeckung in %	13,1	~ 6	~ 6	6,3	5,2

Unsere Prognose basierte auf dem DB-Konzern inkl. nicht fortgeführten Geschäftsbereichs 231f. Auf dieser Basis kam es zu einer wesentlichen Abweichung:

- Die Umsatzentwicklung war schwächer als prognostiziert, da die Frachtraten bei DB Schenker deutlicher zurückgingen als erwartet. Zudem belasteten v. a. Effekte aus Streiks 93 die Entwicklung im Systemverbund Bahn.

GRI Finanzlage

- Insgesamt sechs Anleihetransaktionen (3,0 Mrd. €).
- Ausnutzung von Kreditfazilitäten (2,0 Mrd. €).
- Kreditrating-Einstufungen und -Ausblicke unverändert.

ZINSUMFELD

RENDITE ZEHNJÄHRIGE BUNDESANLEIHEN / in %	2023	2022	Veränderung in Prozentpunkten
Durchschnittsrendite	2,46	1,19	+ 1,27
Höchstrendite	3,02	2,57	+ 0,45
Tiefstrendite	1,90	- 0,19	+ 2,09
Jahresendrendite	2,03	2,56	- 0,53

Quelle: Thomson Reuters (Tagesschlusskurse)

2023 wurde das Zinsumfeld durch eine zwar nachlassende, aber immer noch verhältnismäßig hohe Inflation bei einer schwachen Konjunktur geprägt. Die Entwicklung wurde zudem durch einen vergleichsweise hohen Finanzierungsbedarf von Staaten, u. a. infolge des Ukraine-Kriegs, sowie das Ende des Staatsanleihenkaufprogramms der Notenbanken beeinflusst. Die Renditen von Staatsanleihen zeigten in der Folge eine hohe Volatilität in einem begrenzten Korridor. Die unterjährigen Geldmarktzinsen zogen in den ersten drei Quartalen 2023 kontinuierlich an und blieben im vierten Quartal 2023 auf dem Niveau ihrer Höchststände. EUR-3-Monats-Geldmarktzinsen stiegen von 2,1% auf knapp 4%. Somit ergab sich weiterhin eine inverse Zinsstrukturkurve im Euro-Raum.

FINANZMANAGEMENTSYSTEM

FINANZIERUNGS-INSTRUMENTE PER 31.12. / in Mrd. €	Volumen 2023	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad	Volumen 2022	davon in Anspruch genommen	Auslastungsgrad
European-Debt-Issuance-Programm	35,0	28,9	83%	35,0	27,9	80%
Australian-Debt-Issuance-Programm (5 Mrd. AUD)	3,0	1,0	33%	3,2	0,9	28%
Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm	3,0	0,4	13%	3,0	-	-
Garantierte Kreditfazilitäten	4,1	2,0	49%	2,0	-	-

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben einer nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auch auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance).

Die Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen zu risikoadjustierten Konditionen weitergereicht. Vorteile dieses Konzepts liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Anleiheemissionen

Für die langfristige Fremdfinanzierung stehen dem DB-Konzern ein European-Debt-Issuance-Programm (EDIP) und ein Australian-Debt-Issuance-Programm (Kangaroo-Programm) zur Verfügung.

ISIN	Emit-tent	Wäh-rung	Volu-men in Mio.	Volu-men in Mio. €	Kupon in %	Fällig-keit	Lauf-zeit in Jahren
XS2577042893	DB Finance	EUR	750	750	3,625	Dez. 2037	14,9
XS2624017070	DB Finance	EUR	600	600	3,250	Mai 2033	10,0
CH1277080508	DB Finance	CHF	275	287	1,885	Sep. 2035	12,0
XS2689049059	DB Finance	EUR	600	600	3,500	Sep. 2027	4,0
AU3CB0304483	DB Finance	AUD	250	149	6,016	Nov. 2033	10,0
XS2722190795	DB Finance	EUR	650	650	4,000	Nov. 2043	20,0

- EDIP:** 2023 wurden fünf Senioranleihen (Gesamtvolumen: 2,9 Mrd. €) emittiert und vier Senioranleihen (Gesamt-volumen: 1,9 Mrd. €) getilgt.
- Kangaroo-Programm:** 2023 wurde eine Senioranleihe (Volumen: 0,1 Mrd. €) emittiert. Keine Senioranleihe war 2023 zur Rückzahlung fällig.

Die Mittelaufnahme diente der Refinanzierung von fällig werdenden Verbindlichkeiten und der fortlaufenden allgemeinen Konzernfinanzierung. Alle Erlöse von nicht in Euro begebenen Anleihen wurden in Euro gewappt. Die Nachfrage nach unseren Anleihen kam 2023 v. a. von institutionellen Investoren aus Europa und Asien.

Weitere Finanzierungsinstrumente

- **Commercial-Paper-Programm:** Im kurzfristigen Bereich steht uns unverändert ein Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm zur Verfügung, das per 31. Dezember 2023 mit sieben Emissionen mit Restlaufzeiten von zwei Wochen in Anspruch genommen war.
- **Kreditfazilitäten:** Per 31. Dezember 2023 verfügten wir über garantierte Kreditfazilitäten mit einer Restlaufzeit von bis zu 2,9 Jahren. Die Inanspruchnahme erfolgte u. a. zur Vorfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen (Brückenfinanzierung).
- **Kreditlinien:** Darüber hinaus konnten wir per 31. Dezember 2023 auf Kreditlinien für das operative Geschäft i. H. v. 2,7 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2022: 2,6 Mrd. €). Diese Linien werden Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt und umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Fahrzeugfinanzierungen

Für die Finanzierung von Fahrzeugen im Schienenpersonen-nahverkehr werden auch Sale-and-Leaseback-Verträge abgeschlossen. 2023 gingen der Verkehrsvertrag Franken-Südthüringen sowie die zweite Stufe des Elektronetzes Ost in Betrieb. Beiden Verkehrsverträgen liegt ein Sale-and-Leaseback-Vertrag zugrunde.

KREDITRATING-EINSTUFUNGEN

KREDITRATINGS DB AG	Erst-erteilung	Letzte Veröffentlichung	Einstufungen		
			kurz-fristig	lang-fristig	Ausblick
S&P Global Ratings	16.05.2000	23.11.2023	A-1+	AA-	stabil
Moody's	16.05.2000	11.07.2023	P-1	Aa1	stabil

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. Kreditratings stellen ein unabhängiges und aktuelles Urteil über die Kreditwürdigkeit eines Unternehmens dar. Aufgrund der Eigentümerstruktur der DB AG berücksichtigen die Ansätze der Rating-Agenturen neben der quantitativen und qualitativen Analyse des DB-Konzerns auch eine Bewertung der Beziehung zu unserem Eigentümer (Bund) und der potenziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes für die DB AG. Damit sind die Rating-Einstufungen des Bundes auch für die Rating-Einstufungen der DB AG von Bedeutung.

S&P und Moody's haben 2023 keine Veränderungen an den Rating-Einstufungen der DB AG vorgenommen.

Weitere Informationen zum Thema [Rating](#) und die vollständigen Analysen der Rating-Agenturen zur DB AG sind auf unserer Investor-Relations-Internetseite verfügbar.

Ökonomische Steuerungskennzahlen

GRI

→ Operative Ergebnisentwicklung führt zu deutlich negativer Entwicklung von ROCE und Tilgungsdeckung.

WERTMANAGEMENTZIELE / in %	ROCE	Tilgungs- deckung
DB-Konzern	≥ 5,7	≥ 20
Systemverbund Bahn	≥ 5,1	≥ 15
Personenverkehr	≥ 11,0	-
Güterverkehr und Logistik	≥ 13,0	-
Infrastruktur	-	≥ 15
DB Netze Fahrweg	3,41	-
DB Netze Personenbahnhöfe	3,40	-
DB Energie ¹⁾	6,50	-

¹⁾ Ermittlung mithilfe eines Preismodells für Kapitalgüter (Capital Asset Pricing Model; CAPM), da die BNetzA keine gewichteten Kapitalkosten (WACC) festgelegt hat, sondern anlagenspezifische Eigenkapitalkosten.

Finanzielle Stabilität ist für den DB-Konzern eine wesentliche Voraussetzung für die Finanzierung von Investitionen in das Kerngeschäft, die Weiterentwicklung der Geschäfte und die Nutzung von zukünftigen Wachstumschancen. Im Rahmen unseres Wertmanagements wollen wir die Rentabilität des DB-Konzerns langfristig so steuern, dass die Investitionen in das Kerngeschäft finanziert werden können und das Vermögen werthaltig bleibt. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB-Konzerns – und somit die Erfolgskontrolle unserer wirtschaftlichen Zielsetzungen – erfolgt über ein kennzahlenbasiertes Wertmanagementsystem. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und die [Vergütung von Mitarbeitenden und Führungskräften](#) [196f.](#)

- **Finanzielle Stabilität** ist wesentlich für nachhaltiges Wirtschaften. Für den DB-Konzern mit seinem anlagenintensiven Geschäft ist der jederzeitige Zugang zum Kapitalmarkt zu guten Konditionen essenziell. Ein wesentliches Ziel ist es daher, angemessene Verschuldungskennzahlen zu erreichen. Zur Steuerung der Verschuldung verwenden wir die [Tilgungsdeckung](#) [112](#). Den Zielwert leiten wir aus Kreditrating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.
- **Wirtschaftlichkeit** als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements zielt darauf, über Konjunkturzyklen hinweg eine angemessene Verzinsung zu erzielen. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die [Kapitalkosten](#) [113f.](#) als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den Return on Capital Employed (ROCE), messen wir als Verhältnis des operativen

Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der Zielwert wird oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Langfristiger Anspruch ist, dass der mehrjährige ROCE-Durchschnitt den Zielwert erreicht und damit die Kapitalkosten gedeckt werden. Der Zielwert entspricht der Mindestrendite für Investitionsentscheidungen (Minimum Required Rate of Return; MRR). Aus den jeweiligen Geschäftscharakteristika resultieren dabei unterschiedliche Zielwerte für unsere Aktivitäten:

- Die Kapitalkosten und damit auch die Renditeerwartung an die Infrastrukturgeschäftsfelder leiten sich von den seitens der BNetzA genehmigten Kapitalkosten ab.
 - Der abgeleitete Zielwert des Systemverbunds Bahn ergibt sich aus den wertgewichteten Renditeerwartungen der zugeordneten Geschäftsfelder.
 - Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend erfolgt der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.
- 2023 wurden folgende ROCE-Zielwerte angepasst:
- Für den Systemverbund Bahn und den DB-Konzern gingen die Zielwerte zurück, getrieben u. a. durch geringere Renditeschwankungen der relevanten Vergleichsunternehmen gegenüber dem Marktportfolio (Betas) bei der Ableitung der Kapitalkosten [113f](#). Gegenläufig wirkte der leichte Zinsanstieg [110](#).
 - Im Bereich Güterverkehr und Logistik ergab sich ein Anstieg des Zielwerts infolge gestiegener branchenspezifischer Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit.
 - Für die regulierten Infrastrukturbereiche gelten die von der BNetzA genehmigten Kapitalkosten (vor Steuern) als Zielwerte. Bei DB Netze Personenbahnhöfe ergab sich ein leichter Rückgang.
 - Bei DB Energie stieg der Zielwert, da hier zusätzlich zum Zinsanstieg auch ein geringfügig gestiegenes Beta wirkt.

TILGUNGSDECKUNG

TILGUNGSDECKUNG / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.877	4.783	- 1.906	- 39,8
+ Operativer Zinssaldo	- 620	- 467	- 153	+ 32,8
+ Originärer Steueraufwand ¹⁾	- 265	- 447	+ 182	- 40,7
Operativer Cashflow nach Steuern¹⁾	1.992	3.869	- 1.877	- 48,5
Netto-Finanzschulden per 31.12.	33.953	28.827	+ 5.126	+ 17,8
+ Pensionsverpflichtungen per 31.12.	3.492	2.970	+ 522	+ 17,6
+ Hybridkapital ²⁾ per 31.12.	1.001	1.001	-	-
Netto-Schulden per 31.12.	38.446	32.798	+ 5.648	+ 17,2
Tilgungsdeckung¹⁾ in %	5,2	11,8	- 6,6	-

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva [106](#) angepasst.

²⁾ Analog der Bewertung durch die Rating-Agenturen wird die Hälfte des in der Bilanz ausgewiesenen Hybridkapitals bei der Ermittlung der Netto-Schulden berücksichtigt.

Die Tilgungsdeckung (inkl. der Netto-Schulden der nicht fortgeführten Aktivitäten) ist per 31. Dezember 2023 v. a. ergebnisbedingt deutlich zurückgegangen:

- Der operative Cashflow nach Steuern sank infolge des schwächeren operativen Ergebnisses.
- Der Anstieg der Netto-Schulden resultierte v. a. aus höheren Netto-Finanzschulden [114f](#).

Unter Berücksichtigung einer vollständigen Bereinigung von DB Arriva ergab sich für den DB-Konzern 2023 eine Tilgungsdeckung von 5,4 % (im Vorjahr: 12,2 %).

ROCE

ROCE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
EBIT bereinigt ¹⁾ in Mio. €	- 964	1.225	- 2.189	-
Capital Employed per 31.12. in Mio. €	48.300	45.289	+ 3.011	+ 6,6
ROCE¹⁾ in %	- 2,0	2,7	- 4,7	-

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva [106](#) angepasst.

Maßgeblich für den Rückgang des ROCE war das deutlich schwächere bereinigte EBIT. Der deutliche Anstieg des Capital Employed (inkl. nicht fortgeführter Aktivitäten) resultierte v. a. aus dem Anstieg des Sachanlagevermögens [117f](#).

Unter Berücksichtigung einer vollständigen Bereinigung von DB Arriva ergab sich für den DB-Konzern 2023 ein ROCE von -2,0 % (im Vorjahr: 2,8 %).

RENDITEDIFFERENZ / in %	2024	2023	2022	2021	2020
ROCE ¹⁾	-	- 2,0	2,7	- 3,6	- 7,0
+ Kapitalkosten (WACC vor Steuern ²⁾)	5,7	6,0	6,2	6,2	5,9
Differenz¹⁾ in Prozentpunkten	-	- 8,0	- 3,5	- 9,8	- 12,9

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva [106](#) angepasst.

²⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

Die Abweichung zwischen ROCE und Kapitalkosten ist wieder angestiegen. Dies geht im Wesentlichen auf die rückläufige Ergebnissituation im Systemverbund Bahn zurück, die durch die Ergebnisentwicklung bei DB Schenker verstärkt wurde.

CAPITAL EMPLOYED

CAPITAL EMPLOYED PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Capital Employed	48.300	45.289	+ 3.011	+ 6,6
davon Sachanlagen	54.037	52.268	+ 1.769	+ 3,4

Das Capital Employed [232f](#). stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar. Der Zuwachs des Capital Employed (inkl. der nicht fortgeführten Aktivitäten) resultierte im ganz Wesentlichen aus einem investitionsbedingten Anstieg des Sachanlagever-

mögens im Systemverbund Bahn. U.a. höhere Rückstellungen insbesondere für Erlösschmälerungen sowie negative Effekte im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf von DB Arriva 106 wurden v. a. durch geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen größtenteils kompensiert.

KAPITALKOSTEN

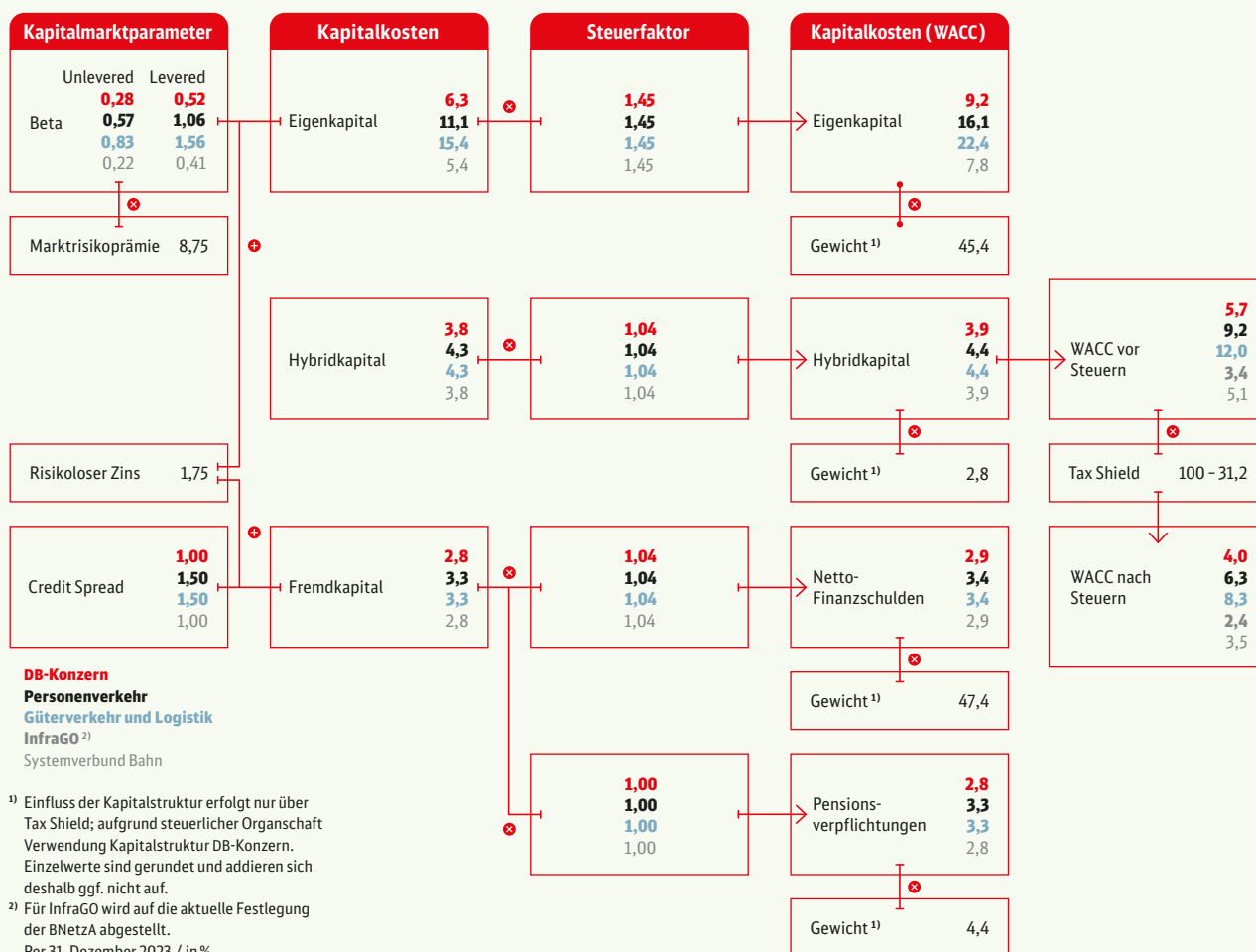
Um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen, werden die Kapitalkosten jährlich aktualisiert. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen. Der Rückgang der Kapitalkosten vor und nach Steuern für den DB-Konzern und den Systemverbund Bahn in 2023 resultierte aus der stärkeren Gewichtung der Infrastrukturgeschäftsfelder infolge zusätzlicher Investitionen in die Infrastruktur.

Die Kapitalkosten des DB-Konzerns ermitteln wir als einen gewichteten Zinssatz der Finanzierungsformen Eigenkapital, Hybridkapital, Netto-Finanzschulden und Pensions-

verpflichtungen. Die Feststellung erfolgt einmal jährlich und reflektiert die aktuellen Kapitalmarktparameter, die geltenden steuerlichen Rahmenbedingungen und den Wertanteil der zur Finanzierung des Capital Employed eingesetzten Finanzierungsformen.

Bei der Bestimmung der unternehmensunabhängigen Kapitalmarktparameter Marktrisikoprämie und risikoloser Zins werden der langfristigen Ausrichtung unseres Wertsteuerungskonzepts folgend kurzfristige Schwankungen der Renditen an Eigen- und Fremdkapitalmärkten geglättet. Die Parameterbestimmung erfolgt auf Basis des Renditetrends langjähriger Bundesanleihen sowie der langjährigen Durchschnittsverzinsung des deutschen Aktienindex DAX. Infolge des Endes der Niedrigzinsperiode gewichten wir die jüngere Vergangenheit seit dem Vorjahr stärker. Zudem erfolgt eine Validierung der verwendeten Parameter über aktuelle Empfehlungen anerkannter Bewertungsexperten. Die unternehmensabhängigen Kapitalmarktparameter Beta und Credit

Ableitung Kapitalkosten



Spread messen das Risiko unserer Eigen- und Fremdkapitalfinanzierung im Vergleich zu alternativen Anlageformen. Das Beta spiegelt das Risiko des Eigenkapitals relativ zum Risiko der Aktienmärkte wider. Bei der Ermittlung wird dabei auf internationale Vergleichsunternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder zurückgegriffen. Der Credit Spread entspricht den Emissionskosten des DB-Konzerns relativ zu Bundesanleihen (Laufzeit rund zwölf Jahre). Für den Transport- und Logistikbereich erfolgt die Festlegung des Credit Spreads marktgerecht unter Rückgriff auf Kapitalmarktdaten von Unternehmen mit vergleichbarem Bonitätsprofil.

Die Steuerfaktoren sind auf Basis eines Steuersatzes von 31,2% (im Vorjahr: 30,5%) errechnet. Der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Dauerschuldzinsen. Die hiernach verbleibenden Steuern werden vollständig den Eigenkapitalkosten zugeordnet. Die Gewichtung der Finanzierungsformen erfolgt marktwertorientiert. Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen gehen zum Buchwert in die Ermittlung ein. Die Ermittlung des Eigenkapitalgewichts folgt anerkannten Methoden zur Unternehmensbewertung.

Die Gewichtung der Finanzierungsformen ist einheitlich, da der aus der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Fremdkapitalzinsen resultierende Tax Shield i. d. R. der steuerlichen Organschaft des DB-Konzerns entspringt.

- Der Anstieg des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit resultierte v. a. aus höheren **Netto-Investitionen** 115ff. Geringere Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte v. a. infolge des Wegfalls des erstmaligen Erwerbs kurzfristig verfügbarer Wertpapiere (Geldmarktfonds) im Vorjahr wirkten gegenläufig. Zudem wirkte auch der Wegfall von Auszahlungen für den Erwerb von Unternehmen gegenläufig.
- Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit nahm deutlich zu:
 - Im Wesentlichen wirkte der Nettomittelzufluss aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzkrediten (+ 2.082 Mio.€) v. a. infolge der Aufnahme von Bankkrediten u. a. zur Vorfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen (Brückenfinanzierung) zuflusserhöhend. Im Vorjahr war hier noch ein Nettomittelabfluss (– 645 Mio.€) zu verzeichnen.
 - Teilweise gegenläufig wirkten der geringere Mittelzufluss aus Kapitalmaßnahmen des Bundes infolge des Wegfalls von Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden im Vorjahr (– 860 Mio.€) sowie die Dividendenzahlung an den Bund (– 650 Mio.€). Auch der Rückgang des Nettomittelzuflusses aus **Senioranleihen** 110 (– 363 Mio.€) wirkte zuflussmindernd.
- Im Saldo ist per 31. Dezember 2023 der Bestand an flüssigen Mitteln deutlich zurückgegangen.

Vermögenslage

- Netto-Finanzschulden wie erwartet gestiegen, auch durch Vorfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen.
- Infrastrukturinvestitionen in Deutschland zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit deutlich gestiegen.
- Eigenkapitalquote v. a. ergebnisbedingt schwächer.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG / in Mio.€	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.044	5.644	- 2.600	- 46,1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 7.381	- 6.600	- 781	+ 11,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	2.330	1.561	+ 769	+ 49,3
Veränderung des Finanzmittelbestands	- 2.507	547	- 3.054	-
Flüssige Mittel per 31.12.	2.631	5.138	- 2.507	- 48,8

- Maßgeblich für den deutlichen Rückgang des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit war die schwache **Ergebnisentwicklung** 107ff. Negative Working-Capital-Effekte wirkten zusätzlich belastend.

NETTO-FINANZSCHULDEN

NETTO-FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in Mio.€	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Senioranleihen	30.042	28.802	+ 1.240	+ 4,3
Leasingverbindlichkeiten	4.787	5.180	- 393	- 7,6
Commercial Paper	358	-	+ 358	-
Zinslose Darlehen	152	298	- 146	- 49,0
Sonstige Finanzschulden	2.769	993	+ 1.776	-
Finanzschulden	38.108	35.273	+ 2.835	+ 8,0
= Flüssige Mittel, liquiditätsnahe Geldanlagen und Finanzforderungen	- 3.934	- 6.323	+ 2.389	- 37,8
± Effekte aus Währungssicherungen	- 221	- 123	- 98	+ 79,7
Netto-Finanzschulden	33.953	28.827	+ 5.126	+ 17,8

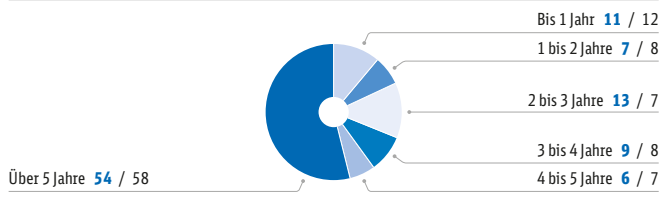
Die Netto-Finanzschulden sind per 31. Dezember 2023 deutlich gestiegen. Belastend wirkten insbesondere ein anhaltend hoher Mittelbedarf für Investitionen, die schwache Profitabilität, die **Vorfinanzierung** 150 von zusätzlichen Infrastrukturmaßnahmen sowie die Dividendenzahlung an den Bund. Gegenläufig wirkte v. a. der Mittelzufluss aus einer Kapitalmaßnahme des Bundes (Klimaschutzpaket).

Der Anstieg der Finanzschulden wurde durch den Abbau von flüssigen Mitteln (inkl. liquiditätsnaher Geldanlagen) verstärkt.

- Die Finanzschulden stiegen deutlich:
 - Der Euro-Wert der ausstehenden **Senioranleihen** **110** war emissionsbedingt höher. Währungskurseffekte spielten infolge von abgeschlossenen Sicherungsgeschäften keine wesentliche Rolle.
 - Die Leasingverbindlichkeiten gingen im Vergleich zum Vorjahresende getrieben durch die **Umgliederung von DB Arriva** **106** sowie tilgungsbedingt zurück. Der Abschluss neuer sowie die Verlängerung bestehender Mietverträge wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.
 - Die Verbindlichkeiten aus Commercial Paper stiegen emissionsbedingt deutlich.
 - Die zinslosen Darlehen gingen tilgungsbedingt weiter zurück.
 - Die sonstigen Finanzschulden stiegen im Wesentlichen infolge der **Brückenfinanzierungen** **111** deutlich.
- Die Fremdwährungssenioranleihen werden ganz überwiegend durch entsprechende Derivate gegen Währungsschwankungen abgesichert, sodass Währungskurseffekte überwiegend durch die entsprechende Gegenposition des Sicherungsgeschäfts kompensiert werden.

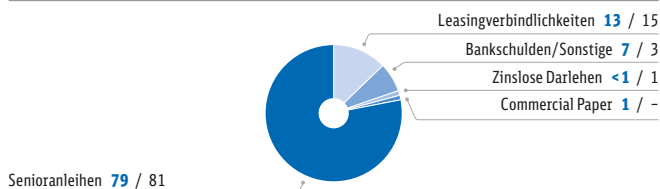
FRISTIGKEIT FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in %

2023 / 2022



ZUSAMMENSETZUNG FINANZSCHULDEN PER 31.12. / in %

2023 / 2022



Die Fristigkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich v. a. aufgrund der **Brückenfinanzierungen** **111** in Richtung der Fälligkeit 2 bis 3 Jahre verschoben. Insbesondere der Anteil der langfristigen Fälligkeiten hat sich gegenläufig verringert.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich aufgrund der Brückenfinanzierungen etwas in Richtung der Bankschulden verschoben. Auch der Anteil der Commercial Paper stieg emissionsbedingt an. Der Anteil der Senioranleihen und Leasingverbindlichkeiten nahm ab.

INVESTITIONEN

GRI

INVESTITIONEN / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Brutto-Investitionen ¹⁾	16.867	15.098	+1.769	+11,7
davon Systemverbund Bahn	15.917	14.152	+1.765	+12,5
Investitionszuschüsse ¹⁾	9.289	8.574	+715	+8,3
davon Systemverbund Bahn	9.286	8.574	+712	+8,3
Netto-Investitionen ¹⁾	7.578	6.524	+1.054	+16,2
davon Systemverbund Bahn	6.631	5.578	+1.053	+18,9

¹⁾ Wert für 2022 wegen der **Umgliederung von DB Arriva** **106** angepasst.

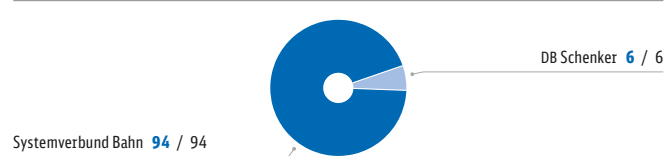
Die Brutto-Investitionen sind getrieben durch höhere Investitionen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur im Systemverbund Bahn deutlich gestiegen. DB Fernverkehr investierte auf dem hohen Niveau des Vorjahres weiter v. a. in die Fahrzeugflotte. Auch bei DB Schenker lag die Investitionstätigkeit (v. a. Leasingaktivitäten in Europa, Amerika und Asien) auf Vorjahresniveau. Im Schienengüter- und Personennahverkehr gingen Investitionen in die Fahrzeugflotte leistungs- und ausschreibungsbedingt zurück.

Die Investitionszuschüsse, die nahezu ausschließlich dem Systemverbund Bahn zuzurechnen sind, stiegen infolge höherer Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes an. Sie machten rund 55 % (im Vorjahr: rund 57 %) der Brutto-Investitionen aus.

Die Netto-Investitionen stiegen ganz wesentlich getrieben durch die Entwicklung im Systemverbund Bahn deutlich an. Hier wirkte v. a. die Umsetzung von zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit in der Infrastruktur insbesondere bei DB Netze Fahrweg. Wesentlicher Treiber war die Vorfinanzierung von Maßnahmen für den Bund.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH BEREICHEN / in %

2023 / 2022



Werte für 2022 wegen der **Umgliederung von DB Arriva** **106** angepasst.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit liegt unverändert im Systemverbund Bahn für Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Bereich der Schieneninfrastruktur sowie zum Ausbau unserer Fahrzeugflotte.

Geschäftsverlauf

Regionale Investitionsschwerpunkte

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	16.062	14.273	+ 1.789	+ 12,5
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	600	546	+ 54	+ 9,9
Asien/Pazifik	180	247	- 67	- 27,1
Nordamerika	121	106	+ 15	+ 14,2
Übrige Welt	23	39	- 16	- 41,0
Konsolidierung	- 119	- 113	- 6	+ 5,3
DB-Konzern	16.867	15.098	+ 1.769	+ 11,7

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva Δ 106 angepasst.

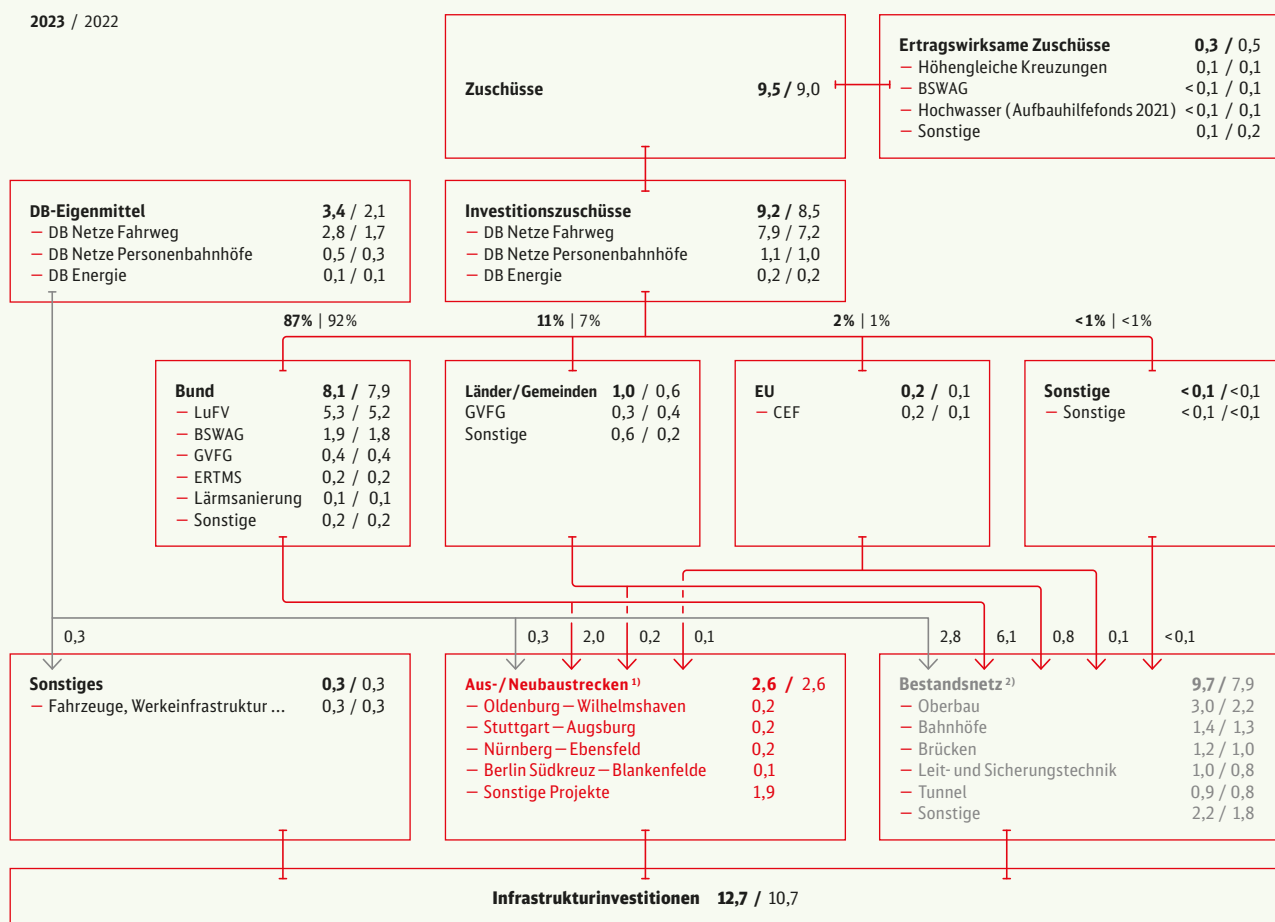
NETTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Deutschland	6.782	5.709	+ 1.073	+ 18,8
Europa (ohne Deutschland) ¹⁾	595	536	+ 59	+ 11,0
Asien/Pazifik	176	247	- 71	- 28,7
Nordamerika	121	106	+ 15	+ 14,2
Übrige Welt	23	39	- 16	- 41,0
Konsolidierung	- 119	- 113	- 6	+ 5,3
DB-Konzern	7.578	6.524	+ 1.054	+ 16,2

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva Δ 106 angepasst.

In der regionalen Verteilung der Brutto- und Netto-Investitionen lag der Schwerpunkt unverändert in Deutschland. Sie stiegen infolge höherer Infrastrukturinvestitionen deutlich.

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen in Mrd. €

2023 / 2022



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

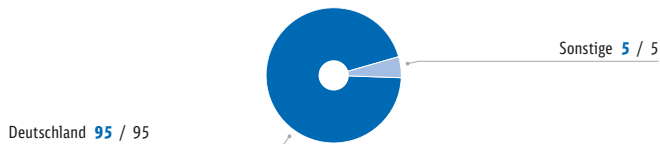
¹⁾ Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

²⁾ Neu-/ Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

Die Entwicklung der Investitionen in den übrigen Regionen wurde durch die regionalen Entwicklungen bei DB Schenker getrieben.

BRUTTO-INVESTITIONEN NACH REGIONEN / in %

2023 / 2022



Werte für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva [106](#) angepasst.

Investitionszuschüsse

Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen vom Bund sowie von Ländern und Gemeinden. Von den Investitionszuschüssen, die der DB-Konzern 2023 erhielt, entfiel der überwiegende Teil auf die Infrastruktur.

- Wesentliche Basis dafür sind die LuFV [273f.](#) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG).
- Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes [82f.](#) sowie
- zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS) gewährt.
- Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung.
- Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze (TEN) gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting-Europe-Fazilität; CEF).

Neben den Investitionszuschüssen erhält der DB-Konzern in deutlich geringerem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse, die ebenfalls im Wesentlichen auf die Infrastruktur entfallen.

In der Bilanz werden Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten [242ff.](#) der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechtskonformen Verwendung durch die zuständigen Behörden ermöglicht.

Eine Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen [106](#) ist online verfügbar.

BILANZ

BILANZ PER 31.12. / in Mio. €

2023

2022

Veränderung

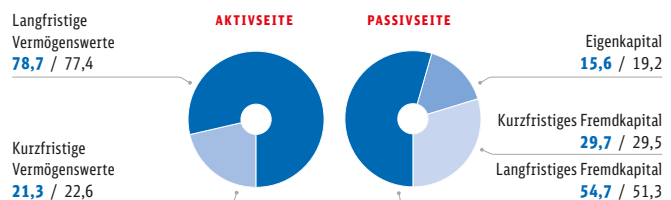
absolut

%

Bilanzsumme	77.472	76.303	+1.169	+1,5
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	60.966	59.044	+1.922	+3,3
Kurzfristige Vermögenswerte	16.506	17.259	-753	-4,4
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	12.126	14.679	-2.553	-17,4
Langfristiges Fremdkapital	42.369	39.145	+3.224	+8,2
Kurzfristiges Fremdkapital	22.977	22.479	+498	+2,2

BILANZSTRUKTUR PER 31.12. / in %

2023 / 2022



2023 gab es keine wesentlichen Änderungen in den International-Financial-Reporting-Standards-(IFRS-)Vorschriften oder den Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätzen des DB-Konzerns, aus denen sich Veränderungen für den Konzern-Abschluss ergeben haben.

2023 wurden infolge des geplanten Verkaufs von DB Arriva [106](#) die entsprechenden kurz- und langfristigen Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten als nicht fortgeführter Geschäftsbereich [231f.](#) klassifiziert und separat als kurzfristig zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte bzw. als kurzfristig fällig werdende Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ausgewiesen. Die Vergleichbarkeit einzelner Bilanzpositionen ist diesbezüglich eingeschränkt.

Die Bilanzsumme war leicht höher:

- Die langfristigen Vermögenswerte stiegen, v. a. getrieben durch ein höheres Sachanlagevermögen (+1.769 Mio. €). Hier wirkten anhaltend hohe Netto-Investitionen. Zudem stiegen die aktiven latenten Steuern (+142 Mio. €) sowie die langfristigen derivativen Finanzinstrumente (+120 Mio. €), v. a. infolge der Ausweitung von Sicherungsgeschäften für Fremdwährungen. Gegenläufig wirkten der v. a. bewertungsbedingte Rückgang der sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere (-72 Mio. €) sowie die Umklassifizierung von DB Arriva teilweise kompensierend.
- Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen trotz der Umklassifizierung von DB Arriva hingegen insgesamt zurück. Maßgeblich waren v. a.:
 - der im Wesentlichen investitionsbedingte Rückgang der flüssigen Mittel (-2.507 Mio. €),

- niedrigere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (– 887 Mio. €), v. a. infolge der Frachtratenentwicklung bei DB Schenker, sowie
- geringere sonstige Forderungen und Vermögenswerte (– 471 Mio. €) u. a. für Schuldanerkenntnisse im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen.
- Höhere zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte (+ 3.154 Mio. €) infolge der Umklassifizierung von DB Arriva wirkten großenteils kompensierend.

Die Aktivseite blieb strukturell annähernd unverändert, es ergab sich eine ganz leichte Verschiebung zugunsten der langfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite ging das Eigenkapital zurück, v. a. durch

- den Rückgang des Jahresergebnisses (– 2.399 Mio. €),
 - die Dividendenzahlung an den Bund (– 650 Mio. €),
 - den Rückgang der in den Rücklagen erfassten Änderungen im Zusammenhang mit der Neubewertung von Pensionen (– 450 Mio. €) sowie
 - geringere in den Rücklagen erfasste Änderungen im Zusammenhang mit der Marktbewertung von Cashflow-Hedges (– 99 Mio. €).
 - Gegenläufig wirkte die Eigenkapitalerhöhung des Bundes im Rahmen des Klimaschutzprogramms (+ 1.125 Mio. €).
- Der Rückgang des Eigenkapitals führte bei einer leicht gestiegenen Bilanzsumme zu einer niedrigeren Eigenkapitalquote.
- Das langfristige Fremdkapital ist deutlich gestiegen. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung v. a. geprägt durch:
 - höhere langfristige Finanzschulden [214f.](#) (+ 2.785 Mio. €) sowie
 - einen Anstieg der Pensionsverpflichtungen (+ 522 Mio. €) insbesondere infolge eines geringeren Zinssatzes bei der Neubewertung.
 - Die Umklassifizierung von DB Arriva wirkte teilweise kompensierend.

- Das kurzfristige Fremdkapital stieg leicht an. Im Wesentlichen wurde diese Entwicklung geprägt durch:

- höhere zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten (+ 1.996 Mio. €) infolge der Umklassifizierung von DB Arriva und
- gestiegene sonstige Rückstellungen (+ 846 Mio. €), v. a. infolge von Zuführungen für Erlösschmälerungen bei DB Regio.
- Niedrigere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (– 1.716 Mio. €) u. a. bei DB Schenker sowie
- geringere kurzfristig fällig werdende sonstige Verbindlichkeiten (– 465 Mio. €) u. a. im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Schuldanerkenntnissen wirkten gegenläufig teilweise kompensierend.

In der Struktur der Passivseite hat sich durch den Rückgang des Eigenkapitals eine Verschiebung v. a. zugunsten des Anteils des langfristigen Fremdkapitals ergeben.

AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSTRUMENTE UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzern-Bilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente und nicht bilanzierte Vermögenswerte.

- In geringem Umfang mieten wir Vermögenswerte von geringem Wert auf kurzfristiger Basis oder mit variabler Entgeltgestaltung an, für die nach IFRS 16 kein Nutzungsrecht und keine Leasingverbindlichkeit bilanziert werden muss.
- Ebenfalls in geringerem Umfang verkaufen wir Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken zwischen dem DB-Konzern und der ankauenden Bank aufgeteilt werden. Im Rahmen solcher Factoring-Vereinbarungen wurden per 31. Dezember 2023 unverändert Forderungen i. H. v. 260 Mio. € vollständig und Forderungen i. H. v. 432 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 435 Mio. €) teilweise ausgebucht.
- Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmende werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen teilweise die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Per 31. Dezember 2023 betrug die Gesamtverpflichtung 5.643 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 7.173 Mio. €) und der Zeitwert des Planvermögens 2.310 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 4.253 Mio. €). Durch die Saldierung ergibt sich eine Verkürzung der Bilanzsumme. Die in der Bilanz erfasste Nettoschuld betrug per 31. Dezember 2023 3.492 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 2.970 Mio. €).

Weitere Informationen im Konzern-Abschluss im Abschnitt Grundlagen und Methoden [228 ff.](#)

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSE

ERWARTUNGEN FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023 / in Mrd. €	2022	2023	2023	2023
		(Prognose März 2023)	(Prognose Juli 2023)	
Brutto-Investitionen ¹⁾	15,1	> 18	~ 18	16,9
Netto-Investitionen ¹⁾	6,5	> 8,5	> 8	7,6
Fälligkeiten	2,2	2,4	2,4	2,4
Anleiheemissionen (Senior)	3,1	> 3	> 3	3,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	28,8	> 33	> 33	34,0

¹⁾ Wert für 2022 wegen der Umgliederung von DB Arriva [210](#) angepasst.

Die Entwicklung in 2023 verlief insgesamt im Rahmen unserer Erwartungen.

- Die Brutto-Investitionen lagen verzögerungsbedingt etwas unterhalb unserer Erwartungen.
- Die Verschuldung stieg deutlich wie prognostiziert, da der Mittelabfluss für Investitionen und Working Capital gestiegen ist.

GRI Beschaffung

- Einkaufsvolumen auf hohem Niveau.
- Versorgung des DB-Konzerns in schwierigem Umfeld gesichert.

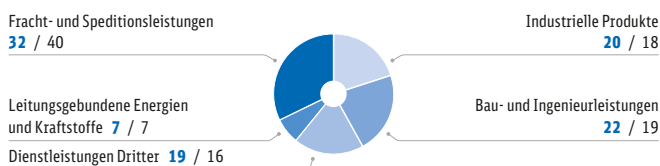
EINKAUFSVOLUMEN

Das Einkaufsvolumen entspricht den Prognosen und der Bedarfsvorschau der Geschäftsfelder sowie den vertraglichen Verpflichtungen, die der DB-Konzern mit Lieferanten eingegangen ist. Bei späterer Realisierung werden diese zu Investitionen oder Aufwand (im Wesentlichen Materialaufwand und sonstiger betrieblicher Aufwand). Das Gesamteinkaufsvolumen betrug 2023 48,2 Mrd.€ (im Vorjahr: 46,7 Mrd.€):

- **Fracht- und Speditionsleistungen** sanken auf 15,4 Mrd.€ (im Vorjahr: 18,7 Mrd.€), v. a. preisbedingt.
- **Industrielle Produkte** stiegen auf 9,5 Mrd.€ (im Vorjahr: 8,5 Mrd.€), getrieben durch die Beschaffung des ICE L.
- **Bau- und Ingenieurleistungen** stiegen deutlich auf 10,7 Mrd.€ (im Vorjahr: 8,9 Mrd.€) aufgrund gestiegener Investitionen in die Schieneninfrastruktur, u. a. den Wiederaufbau nach der Ahrtalflut 2021 und den Start der General-sanierungen in 2024.
- **Dienstleistungen Dritter** stiegen auf 9,1 Mrd.€ (im Vorjahr: 7,6 Mrd.€), was v. a. auf Digitalisierungsprojekte und Instandhaltung bzw. Revision von Hochgeschwindigkeitszügen zurückzuführen ist.
- **Leistungsgebundene Energien und Kraftstoffe** stiegen auf 3,5 Mrd.€ (im Vorjahr: 3,1 Mrd.€) aufgrund der Entwicklung der Energiepreise.

STRUKTUR EINKAUFSVOLUMEN / in %

2023 / 2022



Der Anteil des lokalen Einkaufsvolumens in Deutschland lag 2023 bei 23,8 Mrd.€ (im Vorjahr: 21,5 Mrd.€).

EINKAUFSVOLUMEN / in Mio.€	2023	2022	2021
Einkaufsvolumen in Deutschland ¹⁾	28.009	23.885	21.137
Anteil lokales Einkaufsvolumen in %	85	90	87

Das Einkaufsvolumen ist die Summe aller Nettobestellwerte – aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen –, die abgeschlossen wurden.

¹⁾ Ohne DB Schenker.

Das **Bestellobligo**  272 (vertragliche Verpflichtungen für zukünftige Investitionen) betrug per 31. Dezember 2023 24,3 Mrd.€ (per 31. Dezember 2022: 21,0 Mrd.€). Der zukünftige Finanzierungsbedarf sollte unverändert durch interne Finanzmittel, externe Finanzierungsinstrumente sowie durch Investitionszuschüsse des Bundes gedeckt werden.

WESENTLICHE THEMEN 2023

- 2023 haben wir den engen Austausch mit der Bau- und Bahnindustrie weiter intensiviert, um Lösungen für den anstehenden Hochlauf insbesondere bei Infrastrukturprojekten und der **Digitalen Schiene Deutschland**  65f. zu erarbeiten.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION IN DER BESCHAFFUNG

Die Weiterentwicklung der Beschaffung ist eng mit der Digitalisierung und (Teil-) Automatisierung von Prozessen verbunden, basierend auf einer modernen, vernetzten IT-Landschaft. Das Ziel sind durchgehend geführte, intuitive und digitalisierte End-to-End-Prozesse mit einer starken Nutzer:innenorientierung. Die Nutzer:innengruppen sind Bedarfsträger:innen aus allen DB-Gesellschaften, Lieferanten der Beschaffung sowie strategisch und operativ Einkaufende.

NACHHALTIGKEIT IN DER LIEFERKETTE

GRI

Den größtmöglichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung erzielen wir dank starker Partnerschaften in transparenten Lieferketten. Unsere Lieferanten übernehmen mit ihren Nachhaltigkeitsleistungen und ihrer Innovationskraft eine aktive Rolle für den gemeinsamen Geschäftserfolg.

Wir haben unsere soziale und ökologische Verantwortung in zahlreichen Warengruppenstrategien entlang der Konzernziele weiterentwickelt und in Vergaben als Eignungs-, Leistungs-, Wertungs- oder Durchführungskriterium verankert. Als Ausgangspunkt für eine nachhaltige Gestaltung der Lieferketten und die konkreten Beschaffungsentscheidungen dienen unser **DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner**  (auch Code of Conduct for Business Partners; CoC BP) sowie die Beschaffungspolitik. Der CoC BP wird während der Registrierung von Lieferanten vereinbart. Damit erklären Lieferanten u. a. auch, dass sie die Menschenrechte gem. der Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) respektieren. Auf dieser Grundlage überprüfen wir die Einhaltung der Anforderungen bei unseren strategischen Partnern mit anlassbezogenen Vor-Ort-Audits.

Seit dem 1. Januar 2023 sind wir auch gem. dem **Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz (LkSG)**  198f. gesetzlich dazu verpflichtet, ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement zu etablieren. In diesem Zusammenhang wurde 2023 eine Risikoanalyse gem. dem LkSG für die Lieferkette des DB-Konzerns



durchgeführt, um potenzielle und tatsächliche Risiken unseres unternehmerischen Handelns für Mensch und Umwelt zu identifizieren. Basierend auf den Ergebnissen der LkSG-Risikoanalyse entwickeln und ergreifen wir risikobasiert Präventions- und Abhilfemaßnahmen, darunter Einzelgespräche mit Lieferanten und Vor-Ort-Audits. Zusätzlich bietet unser [Beschwerdeverfahren](#)  199 die Möglichkeit, auf etwaige Missstände in unserer Lieferkette hinzuweisen.

Der risikobasierte Ansatz wird kontinuierlich weiterentwickelt. Ab 2024 wird eine IT-Lösung für die systematische und risikoorientierte Bewertung der Lieferanten implementiert.

Wir legen großen Wert auf umfassende Nachhaltigkeitsbewertungen unserer Lieferanten hinsichtlich des Managementsystems, ihrer Aktivitäten und Ergebnisse. Wir betrachten die Dimensionen Umwelt, Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, faire Geschäftspraktiken und nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Jede Dimension unterliegt Mindestanforderungen.

Seit 2023 ist der Stufenplan für eine nachhaltige Lieferantenlandschaft in der Umsetzung. Hierbei werden unsere Auftragnehmer in den Vergabeprozessen schrittweise dazu verpflichtet, Nachhaltigkeitsratings vorzulegen und darin definierte Mindestanforderungen zu erreichen. Entsprechend haben wir 2023 in allen EU-Vergaben eine Nachhaltigkeitsbewertung verpflichtend abgefragt (ohne definierte Mindestanforderungen). Diese sollen die Vertragspartner innerhalb von sechs Monaten nach Vertragsschluss vorlegen. Die Ausweitung erfolgt stufenweise:

- **Ab 2024 bei Vergaben über 100.000 €:** Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings nach Vertragsabschluss (ohne definierte Mindestanforderungen).
- **Ab 2025 bei EU-Vergaben:** Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings mit branchenüblichen definierten Mindestanforderungen.
- **Ab 2026 bei Vergaben über 100.000 €:** Verpflichtung zur Vorlage eines Nachhaltigkeitsratings mit branchenüblichen definierten Mindestanforderungen.

2023 haben mehr als 689 Lieferanten (im Vorjahr: 778 Lieferanten) uns eine aktuelle Nachhaltigkeitsbewertung vorgelegt. Das entspricht einem Anteil von rund 60 % (im Vorjahr: rund 56 %) unseres Einkaufsvolumens. Seit 2023 werden nur Nachhaltigkeitsbewertungen berücksichtigt, die nicht älter als zwei Jahre sind. Der Vorjahreswert wurde entsprechend angepasst. Der überwiegende Teil der Lieferanten, die sich einer wiederholten Nachhaltigkeitsbewertung unterziehen, weist ein verbessertes Ergebnis auf. So reduzieren wir gemeinsam Risiken und steigern die Resilienz in der Versorgung des DB-Konzerns mit Gütern und Dienstleistungen. Unsere

Lieferanten profitieren in vielen Warengruppen von einer vereinfachten Qualifizierung, wenn sie eine aktuelle Nachhaltigkeitsbewertung vorlegen (wie z. B. von EcoVadis). Die verbesserte Informationsgrundlage durch die Transparenz der Nachhaltigkeitsbewertungen und Einblicke in die Nachhaltigkeitsleistungen der Lieferanten unterstützt insbesondere auch die LkSG-Risikoanalyse.

In einem kontinuierlichen Dialog mit den Industrieverbänden und der [Initiative Railsponsible](#)  setzen wir die Entwicklung nachhaltiger Leistungs- und Entscheidungskriterien fort. Alle 17 Mitglieder von Railsponsible leisten mit mehr als 3.300 Lieferantenbewertungen einen wichtigen Beitrag zu transparenteren Lieferketten. Strategisch bilden der Klimaschutz und die Absicherung sozialer Mindeststandards die Schwerpunkte rund um verantwortungsvolles Beschaffungsmanagement bei Railsponsible.

NATIONALE UND INTERNATIONALE AKTIVITÄTEN

Der Fokus unserer Beschaffungsaktivitäten liegt unverändert in Europa. Aus wettbewerblichen Gründen und zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit arbeiten wir auch mit Lieferanten außerhalb der EU zusammen. Dort liegt der Schwerpunkt in Asien.

Unser International Procurement Office Asia (IPO) in China hat seit seiner Eröffnung über 860 Lieferanten für uns identifiziert und deren Entwicklung sowie Beteiligung in Vergaben entsprechend den geltenden Prozessen begleitet. Darüber hinaus identifiziert das IPO im asiatischen Markt Innovationen für den DB-Konzern, etwa in den Bereichen der Nachhaltigkeit und der erneuerbaren Energien. 2023 haben wir bspw. den überwiegenden Teil unserer aktiven Lieferanten auf dem Weg zu einer Nachhaltigkeitsbewertung durch EcoVadis begleitet.

Insbesondere im Projektgeschäft des Bereichs Fahrzeugersatzteile arbeiten wir regelmäßig partnerschaftlich mit etablierten Lieferanten in China zusammen. Auch im Zusammenhang mit der Ausweitung von Instandhaltungs- und Infrastrukturmaßnahmen sind wir im Austausch, um die Erreichung der gesteckten Ziele zu gewährleisten. DB-Qualitätsmitarbeitende überwachen laufend die Produktion vor Ort. Die zuverlässige Versorgung mit Produkten durch unsere internationalen Lieferanten hat trotz der schwierigen geopolitischen Bedingungen einen wertvollen Beitrag zum stabilen Betrieb unserer Flotte geleistet.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn $\longrightarrow$ 121

Geschäftsfeld DB Schenker $\longrightarrow$ 167

Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Deutscher Personenverkehrsmarkt

Im Personenverkehr ist es unser Ziel, unsere starke Marktposition in Deutschland im Schienen- und im Busverkehrsmarkt langfristig zu erhalten.

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2023	2022	2023	2022
Motorisierter Individualverkehr	+1,8	+3,2	83,9	84,6
Schienenpersonenverkehr	+7,6	+65,3	9,8	9,3
DB-Konzern	+8,5	+65,5	7,9	7,5
Konzernexterne Bahnen	+4,1	+64,6	1,9	1,9
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+6,4	+30,2	5,9	5,7
DB-Konzern	+19,1	+11,9	0,6	0,5
Luftverkehr (innerdeutsch)	+21,1	+93,2	0,5	0,4
Gesamtmarkt	+2,7	+8,5	-	-

Die Daten für 2022 und 2023 entsprechen den per Februar 2024 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

2023 konnte die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrs erneut deutlich zulegen, war allerdings weiterhin von dem veränderten Mobilitätsverhalten im Zuge der Corona-Pandemie geprägt. Insgesamt blieb die Verkehrsnachfrage noch unter dem Vor-Corona-Niveau. Verkehrspolitische Maßnahmen wie das **Deutschland-Ticket**  47 förderten zusätzlich den Personenverkehr. Der deutsche Personenverkehrsmarkt verzeichnet insgesamt ein Wachstum, wobei das Ausmaß und die Dynamik der Entwicklung in den einzelnen Marktsegmenten variierten:

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) setzte 2023 seinen Erholungskurs fort. Wie schon im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung 2023 leicht an. Er profitierte dabei von einer gesteigerten Mobilitätsnachfrage im Vergleich zu den Vorjahren, die stärker durch die Folgen der Corona-Pandemie beeinflusst waren.
- Der innerdeutsche Luftverkehr verzeichnete 2023 ebenfalls einen Anstieg der Nachfrage. Insbesondere die reise starken Sommermonate führten zu einem deutlichen Verkehrsleistungsanstieg. Trotz der starken Erholung bleibt der Marktanteil weiterhin auf sehr niedrigem Niveau.

- Der Schienenpersonenverkehr (SPV) verzeichnete 2023 einen erneuten Verkehrsleistungszuwachs.
 - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte insbesondere ab Mai 2023 von der Einführung des Deutschland-Tickets.
 - Die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr war geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt lag insbesondere im ersten Quartal 2023 deutlich über dem entsprechenden Vorjahresquartal. In den Folgequartalen legte die Verkehrsleistung weiter zu und übertraf im Gesamtjahr 2023 sogar das Vor-Corona-Niveau. Ursächlich hierfür waren Nachholeffekte im Privatreisesegment sowie Angebotsausweitungen des DB-Konzerns sowie bei FlixTrain und anderen konzernexternen Bahnen.
- Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) konnte 2023 ebenfalls zulegen. Das Deutschland-Ticket ließ die Verkehrsleistung im Jahresverlauf ansteigen, dennoch litt der öffentliche Straßenpersonenverkehr weiterhin unter geringeren Pendlerfahrten. Die Zunahme im Teilsegment des Busliniennahverkehrs überstieg die Wachstumsrate des ÖSPV deutlich und fiel bei konzerninternen und -externen Anbietern ähnlich aus.
 - Der Buslinienfernverkehr konnte seine Verkehrsleistung 2023 ebenfalls erhöhen. Ursächlich hierfür war das insbesondere zu Jahresbeginn 2022 corona-bedingt noch stark eingeschränkte Angebot.

Deutscher Güterverkehrsmarkt

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND / in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsrate		Marktanteil	
	2023	2022	2023	2022
Schienengüterverkehr	-5,9	+2,8	19,1	19,2
DB-Konzern	-12,2	-1,1	7,3	7,9
Konzernexterne Bahnen	-1,5	+5,8	11,7	11,3
Straßengüterverkehr	-4,5	-0,5	72,2	71,9
Binnenschiff	-7,0	-8,4	6,2	6,3
Rohrfernleitungen	-4,0	+12,6	2,5	2,5
Gesamtmarkt	-4,9	-0,1	-	-

Die Daten entsprechen den per Februar 2024 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Verkehrsleistung Schienengüterverkehr gem. Destatis-Definition als Verkehre mit Hauptfrachtführerschaft.

Die deutsche Güterverkehrsleistung bewegte sich im Jahresverlauf 2023 kontinuierlich unter dem Vorjahrsniveau. Die gestiegenen Faktorkosten belasteten die Kostenseite von Transporteuren und zwangen sie zu deutlichen Preissteigerungen. Insbesondere kleinere Transportunternehmen waren hierdurch existenziell gefährdet. Die hohe Inflation sorgte

für eine schlechte Konsumstimmung. Dies zeigte sich v. a. in rückläufigen Mengen im Kombinierten Verkehr. Neben dem hohen Preisniveau sorgte die Anhebung der Zinsen für einen Nachfrageeinbruch in der Baubranche. Die Industriekonjunktur zeigte sich ebenfalls schwach. Die Chemiebranche drosselte aufgrund von Absatzschwierigkeiten die Produktion, und auch der Rückgang der Stahlproduktion samt den Erzeugnissen entlang der Wertschöpfungskette reduzierte die Transportnachfrage. Die aufgrund der Corona-Krise bestehenden Lieferprobleme in den Vorjahren lösten sich im Jahresverlauf weitgehend auf, Unternehmen setzen bei der Beschaffung von Rohstoffen und Vorprodukten zunehmend auf Lieferantendiversifikation.

Neben den konjunkturbedingten Herausforderungen blieb der Personalmangel in der Transportbranche akut. Die Güterverkehrsleistung in Deutschland bewegte sich 2023 deutlich unter dem Vorjahr.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Auch der Schienengüterverkehr bewegte sich im Jahresverlauf 2023 durchweg unter dem Vorjahresniveau, wobei die stärksten Rückgänge im dritten Quartal zu verzeichnen waren. Hohe Verluste zeigten sich bei den Transporten der Montanbranche wie Erze, Koks, Rohstahl, Metallerzeugnisse sowie Schrott. Die in den Vorjahren so starken Kohletransporte verloren deutlich. Auch die Chemietransporte verzeichneten aufgrund der schwachen Absätze insbesondere der Basischemie am Weltmarkt erhebliche Rückgänge. Die in den Vorjahren so starken Kohletransporte verloren aufgrund veränderter Rahmenbedingungen bei der Energieversorgung deutlich. Eine positive Transportentwicklung verzeichnete die Automobilbranche, die sich nach den Materialengpässen in den Vorjahren noch im Aufholmodus befindet. Mineralöltransporte nahmen ebenfalls deutlich zu.

Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs ging leicht zurück. Die konzerninternen Bahnen entwickelten sich unterdurchschnittlich, wohingegen konzernexterne Bahnen nur leichte Rückgänge zu verzeichnen hatten.

STRASSENÜTERVERKEHR

Der Straßengüterverkehr bewegte sich analog der Schiene seit Jahresbeginn unter dem Vorjahresniveau. Neben der negativen Entwicklung der Industriebranchen sorgten insbesondere die geringe Nachfrage nach Konsumgütern sowie die schwache Baukonjunktur aufgrund der hohen Zinsen und der damit verbundenen geringen Auftragseingänge für deutliche Rückgänge. Anders als bei der Schiene bewegten sich die Preissteigerungen 2023 beim Lkw auf einem normalen Niveau, da die Transporteure bereits im Vorjahr kräftige

Anhebungen durchgesetzt hatten. Insgesamt verlor der Straßengüterverkehr prozentual ähnlich stark wie die Schiene. Die in Deutschland zugelassenen Lkw verloren dabei deutlicher als die im Ausland zugelassenen Lkw.

Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs hat sich aufgrund der noch stärkeren Verluste der anderen Verkehrsträger leicht erhöht.

BINNENSCHIFF

Nach deutlichen Leistungsrückgängen im Vorjahr konnte die Binnenschifffahrt 2023 nicht von den positiven Basiseffekten des extremen Niedrigwassers im Vorjahr profitieren und verlor im Gegenteil sogar weiter Menge. Die Haupttreiber für die Rückgänge waren der Mengenverlust der Kohletransporte um mehr als ein Drittel sowie rückläufige Getreide- und Stahltransporte. Positiv entwickelten sich entgegen der Marktsituation die Bau- bzw. Konsumbranche sowie die Steine- und Erdentransporte und die für das Gesamtvolumen der Binnenschifffahrt weniger relevanten Containertransporte. Mit dem Markttrend entwickelten sich die Mineralöltransporte positiv. Durch die insgesamt weniger starken Rückgänge im intermodalen Vergleich aufgrund des bereits sehr niedrigen Volumens hat die Binnenschifffahrt 2023 leichte Marktanteilsgewinne zu verzeichnen.

Europäischer Schienengüterverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung im europäischen Schienengüterverkehr (EU 27, Schweiz, Norwegen und Vereinigtes Königreich) ist 2023 deutlich zurückgegangen. Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt wurde durch das schwache konjunkturelle Marktumfeld, verbunden mit hoher Inflation und hohen Kosten, v. a. bei den Bahnstrompreisen, auch 2023 stark belastet. In der Folge gab es v. a. bei energieintensiven Branchen wie Chemie und Stahl einen deutlichen Rückgang der Transportnachfrage. Der schwache europäische Außenhandel führte zu deutlichen Rückgängen der Containermengen in den Nordseehäfen Antwerpen, Rotterdam und Hamburg, sodass der Kombinierte Verkehr in der Folge prozentual zweistellig zurückging. DB Cargo konnte sich diesem negativen Marktumfeld nicht entziehen. Die Verkehrsleistung ging entsprechend dem Markttrend ebenfalls deutlich zurück.

INTERNATIONALE GÜTERVERKEHRS- UND LOGISTIKMÄRKTE / in %	Wachstumsrate	
	2023	2022
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 6,9	- 0,1

Die Daten entsprechen den per Februar 2024 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.



GESCHÄFTSFELD DB FERNVERKEHR

Geschäftsmodell

DB Fernverkehr bietet Reisenden komfortables und umweltfreundliches Reisen innerhalb Deutschlands sowie in die angrenzenden Nachbarländer. Der Tageslinienverkehr mit der ICE-/Intercity-/EC-Flotte bildet das Rückgrat des Fernverkehrs.

Wichtigste Zielgrößen sind die Verkehrsleistung, die Zufriedenheit der Reisenden, die betriebliche sowie Reisendenpünktlichkeit, die Mitarbeitendenzufriedenheit und das operative Ergebnis (EBIT). Die Steuerung erfolgt insbesondere anhand der Leistungskennzahlen Betriebsleistung sowie Sitzplatzauslastung der Züge. Die Kostenseite korreliert stark mit der geplanten Betriebsleistung, die sich aus dem Angebot ableitet. Ein Teil der Kosten, u. a. für Trassen, Stationshalte und Energie, hängt von der tatsächlich erbrachten Betriebsleistung ab. Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen werden hingegen auf den Jahresfahrplan ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenem Zugkilometer zu optimieren. Wesentliche Kostentreiber hierbei sind Fahrzeug-, Personal-, und Infrastrukturaufwendungen, weshalb das Geschäft fixkostenintensiv ist. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Wichtigste Einnahmequelle für den eigenwirtschaftlich operierenden Fernverkehr sind Erlöse aus Fahrkarten und BahnCards.

Maßgeblich für den Erfolg von DB Fernverkehr sind die Mitarbeitenden, eine moderne Fahrzeugflotte sowie eine qualitativ hochwertige Infrastruktur. Daher sind die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sowie die Fahrzeugindustrie wichtige Partner. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit anderen europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen für grenzüberschreitende Verbindungen und Nachtzugverkehre von großer Bedeutung.

Märkte und Strategie

Nach einem coronabedingten Rückgang der Verkehrsleistung in 2020 und 2021 setzte DB Fernverkehr auch 2023 den Wachstumskurs fort. Zur Erreichung der klimapolitischen Ziele und vor dem Hintergrund eines steigenden Umweltbewusstseins möchte DB Fernverkehr trotz steigenden intermodalen Wettbewerbs den Marktanteil der Schiene durch attraktive Angebote weiter ausbauen. Die Bevölkerungszahl in urbanen Ballungsräumen wird in Deutschland bis 2050 steigen, sodass schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Großstädten immer wichtiger werden. Gleichzeitig soll der direkte Anschluss der Menschen in den Regionen an den Fernverkehr sichergestellt werden.

Als integraler Bestandteil der Strategie Starke Schiene  52 ff. leistet DB Fernverkehr so einen wichtigen gesellschaftlichen Beitrag. Durch zielgruppenspezifische Angebote, Kapazitätsausweitungen der Flotte und des Servicepersonals sowie vielfältige Marketingmaßnahmen konnte die Anzahl der Reisenden deutlich gesteigert werden.

Zur Erreichung der strategischen Ziele sind einerseits der Ausbau und die Stabilisierung der Produktion und andererseits die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots notwendig. DB Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und zur Bekämpfung des Klimawandels bei. Dabei kommt der Kernidentität von DB Fernverkehr »Unser Antrieb: Menschen verbinden, Distanzen überwinden«, »Unser Anspruch: Die beste Reise – gemeinsam mit Leidenschaft und Exzellenz«, »Unser Versprechen: Ankommen beim Einsteigen« nach wie vor eine besondere Bedeutung zu. Durch die stetige Weiterentwicklung des Projektportfolios entlang der Ausbaufelder der Starken Schiene wird die Realisierung der strategischen Ziele weiter vorangetrieben.

- **Robuster:** Um die steigende Nachfrage bedienen zu können, vergrößert DB Fernverkehr die Fahrzeugflotte und Instandhaltungskapazität der Werke  54 ff. 2023 nahm DB Fernverkehr pro Monat im Schnitt drei neue ICE in Betrieb und damit so viele wie noch nie zuvor. Bis 2030 soll das Flottenalter auf durchschnittlich zwölf Jahre sinken. Die für das Wachstum notwendigen Instandhaltungskapazitäten werden u. a. mit dem Ausbau der bestehenden Werke in Hamburg und Berlin sowie dem Start des Werksneubaus in Dortmund sichergestellt. Um den erforderlichen Personal- ausbau zu leisten sowie Fluktuationen und altersbedingte Abgänge zu kompensieren, kommt der Personalgewinnung  87 f., Qualifizierung und Bindung der Mitarbeitenden eine wichtige Rolle zu. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Besetzung betriebs- und servicekritischer Positionen wie Triebfahrzeugführer:innen und Zugbegleiter:innen sowie der Etablierung einer gesundheitsfördernden Unternehmenskultur.
- **Schlagkräftiger:** Durch verbesserte Prozesse sollen alle Fernverkehrszüge mit hoher Qualität und zu wettbewerbsfähigen Kosten bereitgestellt werden. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität  125 wird die Produktion weiter digitalisiert und optimiert. Für Mitarbeitende und Reisende ergibt sich ein bedeutender Mehrwert durch die Digitalisierung, bspw. indem Entscheidungen durch Echtzeitdaten unterstützt werden. In 2023 wurden zukunftsweisende Projekte auf den Weg gebracht, die langfristig die Prozesse in den Verkehrsleitungen und in den Instandhaltungswerken verbessern und somit zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie der Fahrzeugverfügbarkeit beitragen.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

GRI

DB Fernverkehr – auf einen Blick

Produkte

ICE (Intercity-Express)

- ICE-Züge sind unsere Hochgeschwindigkeitszüge und verbinden Metropolen und Ballungszentren. DB Fernverkehr bietet mit dem ICE nationale und grenzüberschreitende Verkehre in Europa an.

Intercity

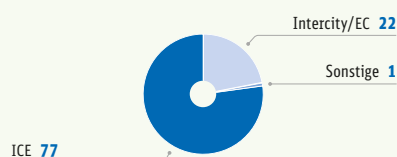
- Die Intercity-Züge sind v. a. auf Relationen innerhalb Deutschlands im Einsatz. Sie verbinden Metropolen und Ballungszentren mit Regionen. Seit 2015 wird die Flotte durch doppelstöckige Intercity-2-Züge sowie seit 2019 durch weitere Stadler-Züge (KISS) ergänzt.

EC (Eurocity)

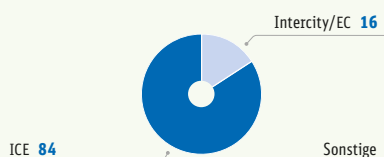
- Die EC-Züge ermöglichen ein schnelles und länderübergreifendes Reisen. In Zusammenarbeit mit anderen Bahnen werden zahlreiche Verbindungen zwischen großen europäischen Städten angeboten.

Struktur

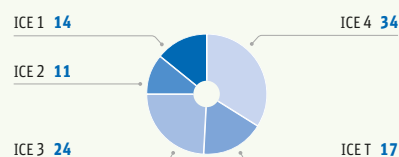
REISENDE / in %



VERKEHRSLEISTUNG / in %



ICE-FLOTTE (ZÜGE) / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

- Mitarbeitende**
- Rund 21.000

Fahrzeuge

- 401 ICE
- 169 Lokomotiven
- 971 Reisezugwagen

Netzwerke und Infrastruktur

- 10 Werksstandorte
- 12 Betriebswerke

Strom und Kraftstoffe

- 2,6 Mrd. kWh Bahnstrom
- 6,1 Mio. l Dieselkraftstoff
- 2,2 Mio. l HVO (Biotkraftstoff)

Weitere Produktionsfaktoren

- 158 Mio. Trkm
- 2,9 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

- Privatkund:innen
- Geschäftskunden

Nutzenversprechen

- DB Fernverkehr bietet einfaches, entspanntes, verlässliches und umweltfreundliches Reisen.

Kundenzugang/-bindung

- Online, mobil, Reisezentren, Automaten, Agenturen, Call-Center
- BahnCard, BahnBonus-Programm und Apps

Schlüsselaktivitäten

- Zugverkehre durchführen
- Fahrgäste betreuen
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
- Netzwerke und Verkehre planen

OUTPUTS¹⁾

- Reisende**
- 140 Mio.

Verkehrsleistung

- 45 Mrd. Pkm

OUTCOMES²⁾

EBIT bereinigt

- 43 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit

- ZI von 3,6 (2022)

Kundenzufriedenheit

- Schulnote von 2,7

Endenergieverbrauch

- 29,8% im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit

- Pünktlichkeit (betrieblich): 64,0%
- Reisendenpünktlichkeit: 68,9%

Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.²⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

- Moderner:** DB Fernverkehr strebt den Aufbau eines flexiblen, zuverlässigen und hochfrequenten Fernverkehrsnetzes i. S. d. Deutschland-Takts  47 an. Durch Streckenausweitungen und Taktverdichtungen sowie Reisezeitverkürzungen schafft DB Fernverkehr attraktive und wettbewerbsfähige Angebote. Durch die kontinuierliche Modernisierung der Flotte  55f. wird zudem die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte langfristig gesteigert. Die digitalen Kundenkanäle unterstützen die Fahrgäste bei ihrer Reise. Über

den DB Navigator als digitale Plattform wird der Zugang zum System erleichtert und eine moderne und zeitgemäße Reisebegleitung entlang der gesamten Reisekette ermöglicht. Mit dem neuen bahn.de und dem weiterentwickelten DB Navigator  126 wurde 2023 Deutschlands meistgenutzte Mobilitäts-App rundum erneuert und fit für die Zukunft gemacht. Am Bahnhof selbst trägt die Umgestaltung von bisher 13 DB Lounges zum Wohlbefinden der Reisenden bei. Darüber hinaus wurde in 2023 mit der Eröffnung des

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

ersten neu gestalteten Reisezentrums am Düsseldorfer Hauptbahnhof der Grundstein für noch mehr persönliche Beratung und mehr digitale Services gelegt. Die innovative Neugestaltung der Reisezentren als wichtiger persönlicher Kontaktpunkt für Reisende verbindet digitale Services mit persönlicher Beratung in einem Wohlfühlambiente. Auch in den ersten ICE-Zügen ist ein neues Innenraumdesign  125 für Reisende erlebbar. Die Kundenkontaktpunkte Reisezentrum, Lounge und ICE tragen künftig die gleiche Handschrift, was für einen Wiedererkennungswert bei den Reisenden sorgt. Damit arbeitet DB Fernverkehr konsequent an der Erneuerung der Fahrzeugflotte und der Verbesserung des Reisekomforts.

- TCFD** — **Grüner:** Als Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland sind Umwelt- und Klimaschutz für DB Fernverkehr eine Selbstverständlichkeit. So fahren die Züge von DB Fernverkehr bereits seit 2018 mit **100% Ökostrom**  **Nr. 1.** Damit sich Reisende auf dieses Versprechen verlassen können, ist die Nutzung von 100% Ökostrom seit 2023 durch den TÜV bescheinigt. Auf nicht elektrifizierten Strecken wird angestrebt, auf klimafreundlichen Biokraftstoff  74f. umzustellen. Unsere neuen Instandhaltungswerke  **Nr. 48** arbeiten klimaneutral. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit  126 flankieren diese Aktivitäten.

ENTWICKLUNG DES NETZWERKS

Der DB-Konzern und die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bauen das grenzüberschreitende Angebot im Fernverkehr weiter aus. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 gibt es eine weitere ICE-Verbindung zwischen Berlin und Wien über Nürnberg. Auch im Nachtverkehr bauen ÖBB und DB-Konzern ihre Kooperation aus. So werden seit Dezember 2023 dreimal die Woche Nightjet-Verbindungen von Berlin und Wien nach Paris und Brüssel angeboten.

Entwicklung Fahrzeugflotte

FAHRZEUGPROJEKTE UND -BESCHAFFUNGEN

- Die ICE-4-Flotte ist 2023 weiter gewachsen: 23 ICE 4 (7 13-Teiler und 16 7-Teiler) sind neu zugegangen. 2024 gehen zwei weitere ICE 4 zu, sodass die Flotte dann aus insgesamt 137 ICE 4 besteht. Dies ist die größte Flotte von DB Fernverkehr.
- Auch die sukzessive Abnahme der ICE3neo ist 2023 weiter vorangeschritten – weitere 12 ICE3neo wurden abgenommen. Damit sind bereits 16 ICE3neo im Einsatz.

- Von den Intercity-2-Doppelstockzügen des Herstellers Alstom Transport werden bis 2024 weitere 14 Fahrzeuge zulaufen.
- Die ICE-1-Modernisierung schreitet weiter voran. Bis Ende 2023 wurden 29 ICE 1 modernisiert und die Robustheit der Antriebe optimiert.
- Die umfassende Modernisierung der gesamten ICE-3-Flotte wurde in 2023 abgeschlossen. Alle 50 ICE 3 sind dank neu konzipierter Sitze, neuer Farben und moderner, langlebiger Materialien wieder zeitgemäß ausgestattet.
- Das Kundenprogramm ICE T adressiert mit der Erneuerung der Sitze, der Teilsanierung von WCs, der Aufwertung des Fahrzeuginnenraums sowie der Neulackierung bis Ende 2025 die aus Kundensicht wichtigen Maßnahmen, um die Kundenzufriedenheit zu verbessern.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT

Durch die Modernisierung der Bestandsflotte sowie die Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge konnte 2023 die Fahrzeugverfügbarkeit der ICE-Flotte im Vergleich zum Vorjahr erneut verbessert werden. Eine positive Entwicklung zeigt sich auch bei der Funktionsfähigkeit im Fahrgastbereich (z. B. WLAN, Klimaanlage und Fahrgastinformation).

Um auch zukünftig den Reisenden eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Fahrzeugflotte bereitzustellen, werden Projekte zur Beschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen weiter umgesetzt. Hierzu zählen u. a. der Zulauf von neuen Fahrzeugen  55f. und die Optimierung der Bestandsflotte.

NEUES ICE-INNENRAUMDESIGN

Ende 2023 gingen die ersten ICE3neo mit neuem Innenraumdesign in Betrieb. Dieses zeichnet sich durch zahlreiche Neuerungen aus: Die komplett neu entwickelten Sitze sind als persönlicher Rückzugsort konzipiert, bieten bessere Verstellmöglichkeiten und somit noch mehr Komfort. Eine harmonische Formgebung, moderne Materialien wie Holzdekor und Bezüge aus hochwertigem Stoffgewebe mit 85% Wollanteil in nuancierten Farben bestimmen das neue Erscheinungsbild. Mehr Funktionalität bieten Elemente wie ein integrierter Tablethalter oder Kleiderhaken in jeder Rückenlehne.

Digitalisierung und Innovation

Die Digitalisierung bei DB Fernverkehr ist insbesondere darauf ausgerichtet, unseren Kunden einen einfachen Zugang zu unserem Mobilitätsangebot zu ermöglichen, unsere Mitarbeitenden bei ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen und die Standzeiten für unsere Züge zu reduzieren und damit mehr und pünktlichere Fahrten zu realisieren. Folgende ausgewählte Maßnahmen zählen darauf ein:



Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

- Stärkung der infrastrukturellen Basis und des Zugangebots durch schnellere Verfügbarkeit und Nutzung geschäftskritischer, steuerungsrelevanter Daten für effiziente und effektive Entscheidungen.
- Vereinfachte Nutzung des Mobilitätsangebots.
- Optimierung der Konnektivität an Bord der Züge.
- Ausbau der digitalen Services an Bord der Züge als Beitrag zur Nachhaltigkeit und Förderung des Umweltschutzes.
- Begleitung der Mitarbeitenden in allen Bereichen bei der Transformation auf die digitale Arbeitswelt durch entsprechende Programme und stärkeren Fokus auf die User Experience der digitalen Anwendungen.

2023 wurden folgende Fortschritte erzielt:

- **Mehr Infos rund um Bahnreisen:** Seit Juni 2023 werden allen interessierten Vertriebspartnern die prognostizierten Ankunfts- und Abfahrtszeiten ihrer ICE- und IC-Züge zur Verfügung gestellt. Dazu gehören betriebliche Live-meldungen wie Gleiswechsel am Bahnhof oder Informationen bei unweatherbedingten Einschränkungen. Diese Daten werden über eine Schnittstelle zur Verfügung gestellt und können von Vertriebspartnern für eigene Informationsdarstellungen genutzt werden. Die Neuerung ist Teil eines europaweiten Pakets zur Verbesserung der Rechte der Bahnreisenden und erfolgt im Rahmen bestehender Vertriebskooperationen.
- **Überarbeiteter DB Navigator:** Seit November 2023 verfügt der DB Navigator über zahlreiche verbesserte Funktionen. Damit wird die Reisendeninformation noch einfacher und intuitiver. In den letzten Jahren hat der DB-Konzern einen dreistelligen Millionenbetrag in seine Vertriebssysteme für mehr digitale Services investiert
- **Bessere Konnektivität:** Seit 2023 werden alle neuen Flotten wie z. B. der ICE 3neo ab Werk mit [mobilfunktransparenten Scheiben](#)  65 ausgestattet.

GRI Umweltmaßnahmen

- DB Fernverkehr und der Bundesverband der deutschen Luftverkehrswirtschaft haben eine erste positive Bilanz zum gemeinsamen Aktionsplan aus 2021 gezogen. Die Nachfrage für Zubringerverkehr auf der Schiene zum Drehkreuz Frankfurt am Main ist 2023 deutlich angestiegen. Damit hat DB Fernverkehr als erster intermodaler Partner der Star Alliance dazu beigetragen, mehr Menschen für klimafreundliche Mobilitätsketten zu gewinnen.
- Seit Februar 2023 sind die Züge von DB Fernverkehr konsequent **papierfrei**  **Nr. 137:** anstatt gedruckter Zeitungen und Magazine an Bord werden nun digitale Versionen verwendet und somit mehrere Tonnen Papier eingespart.

- Auch mit dem neuen Innenraumdesign setzt DB Fernverkehr auf Nachhaltigkeit: Der Einsatz von Echtleder wird im ICE 3neo sowie mit der Einführung des ICE L gegenüber dem bisherigen Ansatz halbiert. Zudem wurde bei der Auswahl der Sitzbezüge großer Wert auf robuste, langlebige Materialien, die einfach zu reinigen sind, gelegt.
- Die Außenreinigungsanlagen in Frankfurt-Höchst und Berlin-Rummelsburg wurden auf den Einsatz neutraler Reinigungsmittel umgestellt, wodurch eine deutliche Verringerung des Einsatzes von Chemikalien zur Abwasserbehandlung erzielt wurde.
- Seit Juni 2023 betreibt DB Fernverkehr eine neue Insel-fähre nach Wangerooze. Der »Watt Sprinter I« verkehrt schneller und klimafreundlicher als die bisherigen Linien-schiffe.
- Im Rahmen eines Neuaufsatzes des Projekts Dieselausstieg wurde die Umstellung der Tankstellen von DB Fernverkehr konzernintern repriorisiert, sodass es zu einer Verzögerung bei der Zielerreichung von DB Fernverkehr in Bezug auf die vollständige Umstellung auf HVO kommt.

Beteiligungen

- **Aufnahme Ressort Vertrieb Fernverkehr von DB Vertrieb:** Das Ressort Vertrieb Fernverkehr wurde zum 1. Januar 2023 (in Vollzug gesetzt zum 31. März 2023) aus der DB Vertrieb GmbH abgespalten und in das Ressort Marketing und Vertrieb des Geschäftsfelds DB Fernverkehr aufgenommen. Dadurch sollen Produktentwicklung, Marketing und Vertrieb noch enger verzahnt und somit Verbesserungen für unsere Kund:innen schneller umgesetzt werden.
- **DB Reise&Touristik Suisse SA:** Die in Liquidation befindliche DB Reise&Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz, wurde am 18. Dezember 2023 aus dem Handelsregister des Kantons Basel-Stadt gelöscht.

Entwicklung im Berichtsjahr

- *Pünktlichkeit insbesondere durch baubedingte Kapazitätseinschränkungen in der Infrastruktur stark beeinträchtigt.*
- *Spürbar weiter fortschreitende Nachfrageerholung führt zu deutlich positiver Umsatzentwicklung. Streiks und Streikankündigungen wirkten belastend.*
- *U. a. höhere Aufwendungen für Energie und Personal belasteten Ergebnisentwicklung.*
- *Weiterhin hohe Investitionen in die Modernisierung der Fahrzeugflotte.*

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn



DB Fernverkehr

	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Pünktlichkeit in %	64,0	65,2	- 1,2	-
Reisendenpünktlichkeit in %	68,9	69,3	- 0,4	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,7	2,7	-	-
BahnCards in Tsd.	5.019	5.107	- 88	- 1,7
Reisende in Mio.	140,3	132,0	+ 8,3	+ 6,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	45.459	41.720	+ 3.739	+ 9,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	157,7	158,9	- 1,2	- 0,8
Auslastung in %	49,1	45,9	+ 3,2	-
Gesamtumsatz in Mio. €	5.896	4.980	+ 916	+ 18,4
Außenumsatz in Mio. €	5.729	4.845	+ 884	+ 18,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	483	389	+ 94	+ 24,2
EBIT bereinigt in Mio. €	- 43	- 39	- 4	+ 10,3
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.657	1.667	- 10	- 0,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	20.966	19.139	+ 1.827	+ 9,5
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	20.394	18.931	+ 1.463	+ 7,7
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,6	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	27,2	26,7	+ 0,5	-
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	- 29,8	- 23,1	- 6,7	-

Die Pünktlichkeit von DB Fernverkehr hat sich 2023 schwächer entwickelt als im Vorjahr. Ursächlich waren v. a. der schlechte Infrastrukturzustand aufgrund von überalterten und störanfälligen Anlagen sowie das hohe Volumen an kurzfristigen Baubedarfen. Zudem führten insbesondere Störungen auf den hochbelasteten Streckenabschnitten und Verkehrsknoten zu überproportional hohen Stauwirkungen, die auf das gesamte Streckennetz wirkten. Darüber hinaus bleiben der **Austausch von schadhafte Betonschwellen** 149f. und die damit verbundene Einrichtung von Langsamfahrstellen eine Kernherausforderung für die Betriebsqualität. Positiv zu erwähnen ist, dass die Anzahl der Fahrzeugstörungen bei steigender Fahrzeugverfügbarkeit gesunken ist. In der Folge war auch die Reisendenpünktlichkeit etwas schwächer.

Im Zuge der Digitalisierung wechselte DB Fernverkehr bei der Erhebung der Kundenzufriedenheit auf eine Online-Befragung. In der Online-Befragung nach der Reise wurden 2023 kontinuierlich rund 150.000 Kund:innen zu ihrer Zufriedenheit mit der Fahrt im Fernverkehr befragt. Die Kundenzufriedenheit hat sich 2023 wegen der schwierigen betrieblichen Rahmenbedingungen zum Vorjahr nicht verbessern können. Nach einem positiven Jahresstart sank die Kundenzufriedenheit zur Jahresmitte und blieb trotz besserer Bewertung von Komfort- und Serviceleistungen aufgrund nicht zufriedenstellender Pünktlichkeit und der Streiksituation auf dem Niveau des Vorjahres.

Sinkende Neuverkäufe und steigende Kündigungszahlen u. a. infolge der angespannten betrieblichen Lage führten zu einem leicht niedrigeren BahnCard-Bestand. Dies betrifft alle BahnCard-Modelle.

Der positive Trend in der Leistungsentwicklung hat sich 2023 fortgesetzt:

- **Reisendenzahl und Verkehrsleistung:** deutlicher Anstieg, v. a. getrieben durch Erholungseffekte, da das erste Quartal 2022 noch spürbar durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst war. Dämpfend wirkten die Streiks von **EVG und GDL** 93 sowie extreme Wetterlagen.
- **Betriebsleistung:** Fahrplananpassungen aufgrund von Belastungen aus Bauaktivitäten im Netz sowie streikbedingte Ausfälle führten zu einem leichten Rückgang.
- **Auslastung:** merkliche Verbesserung infolge der gestiegenen Reisendenzahl.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb weiter herausfordernd. Der Umsatz stieg im Vergleich zu den Aufwendungen (ohne Abschreibungen) überproportional; das bereinigte EBITDA verbesserte sich deutlich. Investitionsbedingt wuchsen die Abschreibungen sehr spürbar, das bereinigte EBIT entwickelte sich daher leicht unterhalb des Vorjahresniveaus und war weiter negativ.

Die Ertragsseite verzeichnete deutliche Zuwächse:

- **Umsatz (+18,4%/+916 Mio. €):** Preis- und leistungsbedingt kam es zu einem deutlichen Zuwachs. Die Streikmaßnahmen hatten einen dämpfenden Effekt.

– **Sonstige betriebliche Erträge (+7,8% / +36 Mio. €):** Anstieg infolge höherer Schadenersatzzahlungen sowie positiver Effekte aus der Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb 126. Die Zunahme wurde im Wesentlichen durch die geringere Trassenpreiserstattung des Bundes für den partiellen Ausgleich von Schäden im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie zu einem großen Teil aufgezehrt. Auch der Aufwand stieg spürbar, v. a. infolge von Energiekostensteigerungen und Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsqualität.

– **Materialaufwand (+14,0% / +427 Mio. €):** Der Anstieg resultierte v. a. aus preisbedingt höheren Energieaufwendungen (teilweise kompensierende Effekte aus der Strompreisbremse 46 sind im außerordentlichen Ergebnis 107 ff. ausgewiesen). Zusätzliche Aufwandserhöhungen ergaben sich u. a. aus preis- und mengenbedingt höheren Kosten für Revisions- und Instandhaltungsmaßnahmen, gestiegenen Projektkosten (u. a. zur Verbesserung der WLAN-Qualität), einem umsatzbedingt höheren Wareneinsatz in der Bordgastronomie sowie gestiegenen Aufwendungen für Fahrzeugreinigungen. Die schwache Betriebsqualität und die gestiegene Reisendenzahl führten zudem zu zusätzlichen Aufwendungen im Bereich des Kundenservice.

– **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+36,3% / +267 Mio. €):** Der Anstieg resultierte u. a. aus der Umsetzung von IT-Projekten und Digitalisierungsmaßnahmen sowie der in 2023 eingeführten Konzernumlage 106. Zudem wirkten u. a. ein Anstieg der Qualifizierungsmaßnahmen für Mitarbeitende, höhere Service- und Projektkosten, die wieder ansteigende Reisetätigkeit sowie die positive Leistungsentwicklung aufwandserhöhend.

– **Personalaufwand (+14,2% / +180 Mio. €):** Die Entwicklung resultierte überwiegend aus einer höheren Anzahl an Mitarbeitenden sowie aus Tarifeffekten.

– **Abschreibungen (+22,9% / +98 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge der Erweiterung der Hochgeschwindigkeitsflotte sowie des Redesigns von ICE-1- und ICE-3-Zügen. Gegenläufige Effekte resultierten aus dem Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von ICE-2- und Intercity-1-Zügen.

Die Investitionstätigkeit lag auf dem hohen Vorjahresniveau und resultierte aus fortgeführten Fahrzeugprojekten 125.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg per 31. Dezember 2023 insbesondere infolge der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Kapazität sowie infolge der Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb 126.

Der Frauenanteil ist leicht gestiegen.

Der Rückgang des spezifischen Endenergieverbrauchs im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) hat weiter zugenommen. Diese Verbesserung resultiert überwiegend aus der gestiegenen Auslastung. Neben der Auslastung ist auch eine deutliche Verbesserung der Energieeffizienz zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies u. a. auf die kontinuierliche Sensibilisierung der Triebfahrzeugführer:innen zur Nutzung der elektrodynamischen Bremse beim Intercity 2 (Baureihe 147). Zusätzlich wurden Schulungen zur energieeffizienten Fahrweise durchgeführt. Zudem konnte der Durchschnittsverbrauch durch die Umsetzung zahlreicher Maßnahmen weiter gesenkt werden.

GESCHÄFTSFELD DB REGIO

Geschäftsmodell

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr sicher, pünktlich, komfortabel und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen.

Unser Angebot umfasst sowohl den Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) mit Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien als auch Regional- und Stadtbusverkehre.

Diese Kernprodukte werden um Konzepte für neue Mobilitätsformen ergänzt. Beispiele für solche Mobilitätsformen sind insbesondere On-Demand-Verkehre – also Bedarfsverkehre mit flexibler Bedienung – und Mobility Hubs. Für eine hohe Kundenakzeptanz solcher Angebote ist die sukzessive Integration auf drei Ebenen erforderlich: physisch, digital und tariflich.

Im Fokus der Vision einer zukunftsfähigen Alltagsmobilität steht bei DB Regio die intelligente Verknüpfung des gesamten Mobilitätsportfolios hin zu vollumfänglich integrierten Mobilitätslösungen in großflächigen Verkehrsräumen. Dabei verfolgen wir gemeinsam mit unseren Aufgabenträgern und Umsetzungspartnern den sukzessiven und auch langfristigen Auf- und Ausbau integrierter Verkehrskonzepte: nahtlose Angebote für unsere Fahrgäste von Tür zu Tür, die durch die intelligente Kombination von Linienverkehren auf Schiene und Straße mit Sharing- sowie On-Demand-Angeboten ermöglicht werden. Mit diesem ganzheitlichen Ansatz bieten wir unseren Reisenden nicht nur in Metropolregionen und Ballungsräumen umfassende Mobilitätsangebote, sondern auch im ländlichen Raum eine Versorgung mit öffentlicher Mobilität. Unsere regionale Aufstellung gewährleistet ein gleichermaßen an den lokalen Kundenbedürfnissen wie Bestelleranforderungen orientiertes, zeitgemäßes Nahverkehrsangebot.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

GRI

DB Regio – auf einen Blick

Sparten

DB Regio Schiene

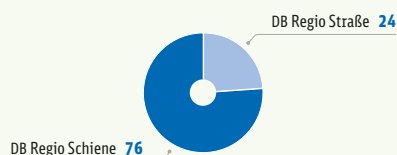
Bündelt die Aktivitäten im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland und umfasst Regional-Express-, Regionalbahn- und S-Bahn-Linien. Die Sparte teilt sich in sieben Regionen (Nord, Nordost, Mitte, Südost, Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen), die fünf direkt geführten S-Bahnen Berlin, Hamburg, München, Rhein-Main und Stuttgart, die fünf Regio-Netze sowie die Regionalverkehre Start Deutschland auf.

DB Regio Straße

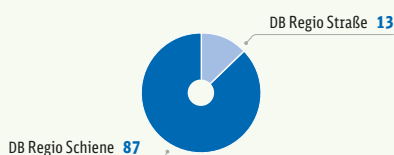
Bündelt die Aktivitäten im Regional- und Stadtbusverkehr und die Integration von Bedarfsverkehr und des Schienenersatzverkehrs in Deutschland. Die knapp 30 Busgesellschaften sind in sechs Regionen aufgeteilt: Nord, Ost, Mitte, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern.

Struktur

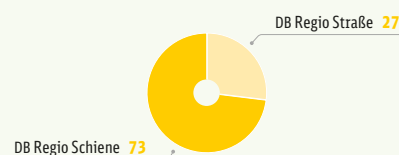
REISENDE / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende

– Rund 39.600

Fahrzeuge

– 487 Lokomotiven
– 4.066 Triebzüge
– 11.936 Triebwagen
– 1.844 Reisezugwagen
– 11.553 Busse
(inkl. Fremdbussen)

Netzwerke und Infrastruktur

– 40 Werkstätten (Schiene)
– 65 Werkstätten (Straße)
– 210 Betriebshöfe

Strom und Kraftstoffe

– 2,9 Mrd. kWh Bahnstrom
– 328 Mio. l Dieselkraftstoff¹⁾
(Straße inkl. externer und Schiene)
– 3,6 Mio. l HVO (Biokraftstoff)
– 0,4 Mio. kg Erdgas

Weitere Produktionsfaktoren

– 108 Mio. Stationshalte

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

– Privatkund:innen
– Geschäftskunden
– Besteller

Nutzenversprechen

– DB Regio bietet kundenorientierte, pünktliche, zuverlässige und umweltschonende Mobilitätsdienstleistungen.

Kundenzugang /-bindung

– Lokale Verkaufsstellen, Reisezentren, Agenturen, Automaten, online, Call-Center, Bordverkauf
– Abonnements, Apps

Schlüsselaktivitäten

– Zug- und Busverkehre durchführen
– Kunden betreuen
– Fahrzeuge bereitstellen und instand halten
– Wettbewerbsfähige Angebote erstellen
– On-Demand-Verkehre

OUTPUTS²⁾

Reisende

– 2,2 Mrd. (Schiene und Bus)

Verkehrsleistung

– 37,5 Mrd. Pkm (Schiene)
– 6,0 Mrd. Pkm (Bus)

Betriebsleistung

– 0,4 Mrd. Trkm (Schiene)
– 0,5 Mrd. Buskm (Bus)

OUTCOMES³⁾

EBIT bereinigt

– - 22 Mio. €

Gewinnquote

– 61% (Schiene)
– 46% (Bus)

Kundenzufriedenheit

– Schulnote von 2,2 (Schiene)
– Schulnote von 2,0 (Bus)

Mitarbeitendenzufriedenheit

– ZI von 3,7 (2022)

Pünktlichkeit

– 91,0% (Schiene)
– 85,2% (Bus)

Energieverbrauch im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

– - 31,7% (Schiene)
– - 1,1% (Bus)

Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

¹⁾ Inkl. Beimischungen.

²⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

³⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

DB Regio erbringt seine Leistungen im SPNV i. d. R. im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge und im Auftrag der zuständigen öffentlichen Aufgabenträger. Die Aufgabenträger sind dabei entweder die Bundesländer bzw. landeseigene Gesellschaften oder kommunale Zweckverbände. Die Aufgabenträger schließen im Rahmen meist wettbewerblicher Vergaben langjährige Verkehrsverträge ab bzw. vergeben entsprechende Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen. Diese Verträge legen die zu erbringende Betriebsleistung fest und machen detaillierte Vorgaben zu Qualität und Fahrpreisgestaltung. Mit integrierten Verkehrskonzepten, qualitativ überzeugenden Mobilitätsdienstleistungen und zielgerichteten Investitionen in unseren Fuhrpark sowie Produktentwicklung und Digitalisierung möchte DB Regio seine führende Marktposition verteidigen und seine Rolle als Qualitäts- und Innovationsführer im SPNV weiter stärken.

Wichtige Leistungskennzahlen sind die Verkehrs- und die Betriebsleistung, wobei Verkehrsverträge i. d. R. auf die Betriebsleistung referenzieren. Neben den Bestellerentgelten sind traditionell die Erlöse aus Fahrscheinen die wichtigste Einnahmequelle. Von zunehmender Bedeutung sind Verträge, deren Fahrgelderlöse direkt beim Besteller verbleiben, während das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot vollständig vom Aufgabenträger vergütet wird (sog. Bruttoverträge).

Vorgegebene Laufzeiten von Verkehrsverträgen und Liniengenehmigungen in Verbindung mit der Notwendigkeit zur Vorhaltung eines umfangreichen Produktionssystems haben eine durch Fixkosten geprägte Kostenstruktur zur Folge. Wesentliche Treiber sind Personal-, Instandhaltungs-, Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Nur ein geringer Teil der Aufwendungen variiert mit der Auslastung der Züge.

Im Bereich Schiene wurden in der Vergangenheit i. d. R. integrierte Angebote aus Fahrzeugbeschaffung, Finanzierung, Flottenmanagement, Betrieb und Instandhaltung durch die Aufgabenträger gefordert. Inzwischen gibt es daneben auch fragmentierte Vergabemodelle. Dabei werden modulare Teilleistungen oder sogar nur der reine Betrieb ausgeschrieben. Andere Teilleistungen verbleiben in solchen Modellen bei den Aufgabenträgern (z. B. Finanzierung) oder Fahrzeuglieferanten (z. B. Instandhaltung). Auf Basis der Leistungsfähigkeit von DB Regio in allen Wertschöpfungsstufen können auch Teilleistungen anforderungsgerecht konfektioniert werden, sodass sich DB Regio auch als Anbieter von Teilleistungen und/oder Subunternehmer von Wettbewerbern erfolgreich am Markt behauptet.

Im nationalen Busmarkt ist der Wettbewerb im Regionalbussegment weiterhin hoch. Die Wettbewerbsintensität dieses kleinteiligen und regionalen Marktes (rund 400 Besteller in Deutschland) resultiert zum einen aus europaweiten Ausschreibungen als auch aus einem Genehmigungswettbewerb. Im Bereich der Ausschreibungen bildet sich die Verkehrsleistung überwiegend in Bruttoverträgen (Vergütung durch Bestellerentgelt) mit einer Laufzeit von acht bis zehn Jahren, ab. Im Stadtverkehr werden Busverkehre oftmals über In-house-Vergaben an lokale kommunale Unternehmen vergeben, die etwa als Subunternehmerleistungen durch regionale Verkehrsunternehmen (teilweise) erbracht werden. Die größten Herausforderungen des Busgeschäfts liegen im Personalbedarf/Fachkräftemangel speziell bei Fahrpersonalen sowie in der Preisentwicklung der wichtigsten Faktorkosten, der Treibstoffe (Diesel/Energie).

Gleichzeitig bietet sich durch eine Integration von Linien- und Bedarfsverkehren die Chance einer effizienteren Ausgestaltung des Nahverkehrs auf der Straße. Dies erfordert künftig funktionale Ausschreibungen, die eine Gestaltung der Verkehre verstärkt aus Kundensicht ermöglichen: Kleinere, oftmals elektrische Fahrzeuge – insbesondere auf wenig ausgelasteten Strecken und zu Tagesrandlagen – fahren nach tatsächlichen Bedarfen und bedienen ein starkes Liniennetz auf Straße und Schiene in einer Zubringerlogik und ermöglichen so öffentliche Tür-zu-Tür-Reiseketten.

Diese Entwicklung hat DB Regio früh erkannt und bietet in Zusammenarbeit mit internen und externen Partnern ganzheitliche Lösungen von der ersten bis zur letzten Meile unter dem Dach von DB Regio Straße an.

Märkte und Strategie

GRI

2023 setzte sich der Wachstumstrend im öffentlichen Nahverkehr fort, nachdem die Fahrgastzahlen während der Coronapandemie sehr stark eingebrochen waren. Das [Deutschland-Ticket](#) 47 hat das 9-Euro-Ticket in seiner überregionalen Gültigkeit abgelöst. Für die langfristige Aufrechterhaltung respektive auch für den Ausbau des Angebots ab 2024 wird eine dauerhafte und planungssichere Finanzierungsgrundlage benötigt.

Zusätzliche Potenziale bietet das Deutschland-Ticket hinsichtlich der Gewinnung von Neukund:innen in den Gruppen der Studierenden, Mitarbeitenden in Unternehmen mit Jobticket-Angeboten und Abonnent:innen anderer Produkte.

Neben der anhaltenden Tendenz zur Nutzung moderner ÖPNV-Angebote in Metropolregionen und dem verstärkten Zuzug von Familien in suburbane Räume, begleitet von beruflichem Pendelverkehr innerhalb der Metropolregionen, gewinnen zudem der Umwelt- und Klimaschutz weiter an Bedeutung. Mittelfristig ist somit davon auszugehen, dass sich der Trend des Verkehrswachstums im öffentlichen Nahverkehr weiter fortsetzt.

Um an die kurzfristige Stabilisierung des ÖPNV durch die Branchenlösung von Bund und Ländern in der Corona-Pandemie anzuknüpfen, ist die jährliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel Anfang 2023 erhöht worden.

DB Regio, als größter Anbieter, möchte von diesem positiven Marktumfeld profitieren. Neben der Orientierung an der Konzernstrategie Starke Schiene unter dem Motto »regionale und urbane Mobilität« verfolgt DB Regio insbesondere die Vision, »umfassender Systemanbieter« für integrierte Alltagsmobilität zu sein. Dazu hat sich DB Regio 2023 mit den zwei starken Mobilitätssäulen Schiene und Straße organisatorisch neu aufgestellt, mit dem Ziel, für Stadt und Land ein verlässliches, nahtloses und bedarfsgerechtes Angebot von Tür-zu-Tür-Mobilitätslösungen aus einer Hand anzubieten.

Zur Strategieumsetzung bearbeitet DB Regio folgende strategische Ausbaufelder der Strategie Starke Schiene:

- **Robuster:** Zur Stärkung der Robustheit arbeitet DB Regio insbesondere an den Hebeln Flotte, Mitarbeitende sowie Geschäftsmodell. Die Modernisierung und Digitalisierung der Flotte sind Schlüsselfaktoren für eine nachhaltige Qualitätsverbesserung und eine Aufwertung des SPNV. Aus diesem Grund investiert DB Regio in einen sukzessiven Ausbau der Flottenstärke sowie ein konsequentes Redesign der Fahrzeuge  56. Einen ebenso wichtigen Erfolgsfaktor für einen robusten Betrieb bilden ausreichende und qualifizierte Mitarbeitende. DB Regio arbeitet kontinuierlich an der Rekrutierung und Qualifizierung von Mitarbeitenden und entwickelt Lösungsansätze, um den Herausforderungen des Marktes zu begegnen. Hierzu zählen verstärkte Anstrengungen zur zielgruppenspezifischen Qualifizierung und Rekrutierung, die Optimierung der Prozesse zur Mitarbeitengewinnung und ein produktiver Einsatz der Mitarbeitenden. Auf die sich verändernden Marktbedingungen, etwa durch die zunehmende Fragmentierung von Verkehrsverträgen, reagiert DB Regio mit neuen Geschäftskonzepten und Kooperationen: Mit dem Ausbau von Angeboten für Dritte, wie bspw. Instandhaltung oder im Pool- und Lifecycle-Management, stärkt DB Regio seine Kooperations- und Wettbewerbsfähigkeit.

- **Schlagkräftiger:** Stabile Prozesse sind die Basis für die Schlagkraft von DB Regio und für eine zuverlässige Leistungserbringung. Qualitätsstandards und Steuerungsfähigkeit sind erfolgskritische Indikatoren der Betriebsqualität. Ist diese nicht gegeben, sind entgangene Bestellerentgelte und Pönalen die Folge. Dies führt zu negativen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit. Mit der Implementierung des DB-Exzellenzsystems stellt DB Regio die Erhöhung der Betriebsqualität und Fahrzeugverfügbarkeit in den Vordergrund und schafft so die Basis für Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und damit höhere Kundenzufriedenheit. Automatisierung, Industrialisierung und Digitalisierung sowie Plattformlösungen und intelligent verknüpfte Daten in hoher Qualität und Verfügbarkeit sind dabei die wesentlichen Hebel.
- **Moderner:** Zur Modernisierung von DB Regio stehen die Entwicklung neuer Mobilitätsformen, das Schaffen digitaler Plattformlösungen sowie die Stärkung der Rolle als Innovationstreiber der Branche im Vordergrund. Die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte gewinnt zunehmend an Bedeutung. Städte, Umland und der ländliche Raum bringen unterschiedliche Mobilitätsanforderungen mit sich und machen eine enge Verzahnung zwischen Verkehrsträgern und die Zusammenarbeit mit Partnern unerlässlich. Durch die stetige Weiterentwicklung von neuen Mobilitätslösungen, wie bspw. On-Demand-Verkehren, will DB Regio ein nahtloses und bedürfnisorientiertes Mobilitätsangebot für Stadt und Land entwickeln: Insbesondere Metropolverkehre sind durch den Ausbau von Angeboten zur Verkehrsverlagerung und die Steigerung der Fahrzeugattraktivität und -kapazität zu stärken. Um neue Zielgruppen für den ÖPNV zu begeistern, braucht es nachhaltig bereitgestellte, überzeugende Konzepte, wie etwa die Umsetzung großflächiger Modellregionen. Dort können Kundenbedürfnisse, Nutzungsverhalten und das Entstehen neuer Mobilitätsgewohnheiten und damit Effekte der Verkehrsverlagerung großflächig untersucht werden. Die abzuleitenden Erkenntnisse ermöglichen zukünftig den effizienteren Einsatz von Fördermitteln.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

- **Grüner:** DB Regio setzt zahlreiche Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes um. Mit dem Einsatz von Elektrotriebzügen können die höchsten Wirkungsgrade erzielt werden, insbesondere beim Einsatz von **100% Ökostrom** grün **Nr. 1.** Der Verbrauch fossiler Kraftstoffe wird kontinuierlich durch eine energieeffiziente Fahrweise unserer Fahrzeugführer:innen und den Einsatz von unterstützenden **Assistenzsystemen** grün **Nr. 8** verringert. Zudem erproben wir den Einsatz von **Zügen mit alternativen Antriebstechnologien** **74f.** DB Regio ist für alle Optionen Technologiepartner der Branche, hat erste Erfahrungen gesammelt und konnte auch bereits Vergaben für sich entscheiden. Eine Herausforderung ist, dass der Einsatz solcher Züge hoher Investitionen bedarf und (Vorlauf-)Zeit braucht. Parallel setzt DB Regio auf den Einsatz des **Biokraftstoffs HVO** grün **Nr. 164,** der als Brückentechnologie eingesetzt wird. Seit 2022 wird HVO in mehreren Teilnetzen im Fahrgastbetrieb eingesetzt. Für die Fahrzeuge im SPNV stellt DB Regio mit eigenen Untersuchungen die Motorenverträglichkeit des alternativen Kraftstoffs sicher. DB Energie sorgt für die notwendige Infrastruktur und für die zuverlässige Beschaffung und Bereitstellung klimafreundlicher Biokraftstoffe.

Entwicklung Auftragsbestand

VERGABEN

DEUTSCHER SCHIENENPERSONENNAH- VERKEHRSMARKT / in Mio. Trkm	2023		2022	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	33	-	24	-
davon an DB Regio	17	-	8	-
Vergabevolumen	106,1	867,3	59,2	715,5
davon DB-Bestand in %	53	-	37	-
davon an DB Regio	65,1	568,7	30,4	397,5
Gewinnquote in %	61	66	51	56
WESENTLICHE GEWONNENE VERTRÄGE				
Linienstern Mühldorf 2025+ ¹⁾	7,8	86,7	-	-
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen ¹⁾	6,2	76,0	-	-
Dieselnetz Sachsen-Anhalt II (DISA II)	9,4	75,2	-	-
Teilnetz Ostsee-Alster (OSTA) ¹⁾	4,2	57,5	-	-
Werdenfels 2028+	4,7	56,3	-	-
E-Netz Oberelbe II ¹⁾	3,1	47,1	-	-
S-Bahn Rhein-Ruhr Teilnetz B	7,2	37,2	-	-

¹⁾ Über Vertragslaufzeit Anpassung der jährlichen Leistung in Übereinstimmung mit den jeweiligen vertraglichen Regelungen.

Das Vergabevolumen im Schienenpersonennahverkehr ist 2023 gestiegen. Die Gewinnquote (gesamte Vertragslaufzeit) hat sich positiv entwickelt.

DEUTSCHER ÖFFENTLICHER STRASSENPERSONEN- VERKEHRSMARKT / in Mio. Nutzwagenkm	2023		2022	
	p. a.	insgesamt	p. a.	insgesamt
Vergabeverfahren (Anzahl)	139	-	148	-
davon Teilnahme DB Regio	117	-	111	-
Vergabevolumen	93,7	733,8	91,0	590,0
davon DB-Bestand in %	30	-	29	-
davon Teilnahme DB Regio	90,7	722,6	77,9	520,7
Gewinnquote in %	46	-	46	-

Das Vergabevolumen im Busverkehr ist 2023 leicht gestiegen. Die Gewinnquote war auch 2023 überdurchschnittlich hoch. DB Regio Straße konnte seinen Marktanteil ausbauen.

NEU AUFGENOMMENE UND ABGEGEBENE VERKEHRE

NEUINBETRIEBNAHMEN / Schiene ¹⁾ 2022-2023	Laufzeit	Mio. Trkm p. a.		davon versus 2022 ²⁾
S-Bahn Rhein-Ruhr Los B Übergang	02/2022-12/2023	7,1		+ 0,6
Ruhr-Sieg-Netz Übergang	02/2022-12/2023	3,4		+ 0,3
Netz 7b EBO Raum Karlsruhe	12/2022-12/2035	4,6		+ 4,3
2023-Taunus	12/2022-12/2034	2,1		+ 2,0
Netz 59 Vorlaufbetrieb NBS (Stg-) Wendlingen—Ulm	12/2022-12/2027	0,8		+ 0,8
Expressverkehr Ostbayern Übergang (EVOÜ) Los 1	12/2023-12/2026	1,2		+ 0,1
RE 62 Rheine—Osnabrück—Löhne	12/2023-12/2030	0,6		< + 0,1
Netz 54 – Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben	12/2023-12/2033	0,4		< + 0,1
Insgesamt		20,2		+ 8,1

¹⁾ Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht.

²⁾ Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Inbetriebnahme zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

ABGEGEBENE VERKEHRE / Schiene ¹⁾ 2022-2023	Wechsel	Mio. Trkm p. a.		davon versus 2022 ²⁾
S-Bahn Hannover	06/2022	9,3		- 4,3
Augsburger Netze Los 1	12/2022	6,6		- 6,2
XMU-Netz SH Los Ost	12/2022	4,2		- 4,0
Netz 19 Singen—Schaffhausen	12/2022	0,5		- 0,5
Chiemgau—Berchtesgaden	12/2022	0,2		- 0,2
XMU-Netz SH Los Nord	12/2023	4,3		- 0,2
2024-Mittelhessen	12/2023	3,4		- 0,2
Ruhr-Sieg-Netz	12/2023	2,5		- 0,1
Insgesamt		31,0		- 15,7

¹⁾ Leistungen bzw. Teile des Netzes wurden vorher durch DB Regio erbracht.

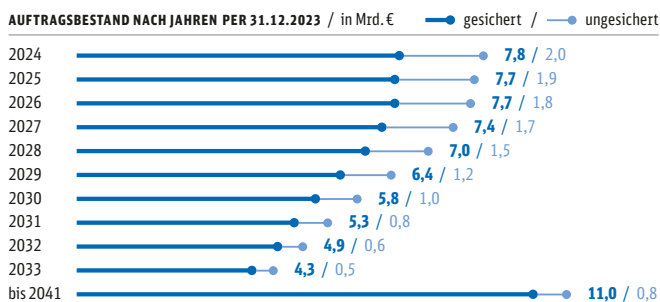
²⁾ Effekt aus der Änderung auf den Vorjahresvergleich. Durch Betreiberwechsel zur Monatsmitte erfolgt die lineare Berechnung auf Wochenbasis.

AUFTRAGSBESTAND

AUFTRAGSBESTAND PER 31.12. / in Mrd. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
DB Regio	89,0	83,1	+ 5,9	+ 7,1
gesichert	75,3	69,6	+ 5,7	+ 8,2
ungesichert	13,7	13,5	+ 0,2	+ 1,5

Erlöse, die direkt in Zusammenhang mit Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen, sind entweder unabhängig (gesicherte Erlöse, im Wesentlichen Bestellerentgelte) oder abhängig (ungesicherte Erlöse, im Wesentlichen Fahrgelderlöse) von der Zahl der Reisenden.

2023 ist der Auftragsbestand von DB Regio gestiegen. Den Zugängen aus gewonnenen Verkehrsverträgen i. H. v. 14,9 Mrd. € stehen Abgänge – vorwiegend infolge erbrachter Leistungen – von rund 9,9 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkten sich Prämissenänderungen von rund 0,9 Mrd. € (im Wesentlichen aus Energiepreis- und Tarifentwicklungen) positiv aus. Da die gewonnenen Verkehrsverträge ganz überwiegend gesicherte Erlöse beinhalten, ist der Zuwachs im gesicherten Auftragsbestand deutlicher als bei den ungesicherten Erlösen, die nur leicht gestiegen sind.



Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

Entwicklung Fahrzeugflotte

Auch 2023 haben wir umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte vorgenommen:

- Dazu gehören u. a. die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen, die Integration von WLAN sowie die Erneuerung der Lackierung. Insgesamt wurden 224 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert.
- Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung von neuen Fahrzeugen für gewonnene Verkehrsverträge. Insgesamt wurden 2023 85 neue Fahrzeuge geliefert. Davon werden 30 Fahrzeuge über ein Mietmodell eingesetzt. Schwerpunkt der Auslieferung der Neufahrzeuge sind mit 66 Fahrzeugen die S-Bahnen Berlin und Stuttgart sowie der Regionalverkehr Franken-Südthüringen.

2023 konnte die Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund weiterer Zugänge erneut verbessert werden. Es kam aber auch zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge. Weiterhin wurden 142 neue Triebzüge bestellt.

Digitalisierung und Innovation

Im deutschen Nahverkehrsmarkt ist die Digitalisierung schon heute ein wichtiger Faktor. Die zunehmende Nachfrage nach integrierten Mobilitätskonzepten, die wachsende Bedeutung der Reisendeninformation und Nachhaltigkeitsbestrebungen erzeugen positive Impulse für Innovation und digitale Lösungen. In Teilen werden diese Innovationen durch den Vergabe-, Fahrgast- oder Lieferantenmarkt getrieben. Daneben setzt sich aber auch DB Regio selbst als Innovationsführer in die Treiberrolle.

In diesem Kontext festigt DB Regio seine Rolle als Marktführer durch eine konsequente Digitalisierungsstrategie. Adressiert werden sowohl kundenseitige Innovationsbedarfe, etwa im Bereich integrierter Mobilität oder personalisierter Reisendeninformationen, als auch Potenziale für die Weiterentwicklung der Kernprozesse, die durch Automatisierung und die Nutzung neuer Technologien in puncto Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Effizienz gestärkt werden. DB Regio will innovative digitale Lösungen, die schnell sichtbare, konkrete Mehrwerte schaffen und den Bedarf treffen. Der Zusammenschluss der Sparten DB Regio Schiene und DB Regio Straße – auch auf IT-Ebene – 2023 unterstützt insbesondere die strategische Stoßrichtung, Mobilitätsangebote im urbanen und im ländlichen Raum stärker zu integrieren und auf die spezifischen Bedarfe auszurichten.

DB Regio gestaltet Digitalisierung nachhaltig: Konkrete Anwendungsfälle im Bereich Green IT, einem umweltorientierten Ansatz bei Beschaffung, Entwicklung, Nutzung und Entsorgung von Computerhardware und Softwareanwendungen, zahlen messbar auf die Erreichung der Klimaschutzziele ein.

2023 wurden folgende Fortschritte erzielt:

- **Zugportal:** Die App DB Zugportal wurde 2023 deutschlandweit weiter skaliert. Die kontinuierliche Erweiterung der Funktionalitäten sowie der User Experience führt zu einem stetigen Reichweitenwachstum und einer stabilen Nutzerbasis der App.
- **Streckenagent:** Die App DB Streckenagent zahlt mit digitalen Services für eine verbesserte Reisendeninformation direkt auf die Kundenzufriedenheit ein. Die Streckenagent-Nutzer:innen erhalten eine einfach und intuitiv zu bedienende App mit Echtzeitinformationen über Verspätungen und Alternativrouten per Push-Meldung. 2023 wurden das Deutschland-Ticket sowie erste multimodale Angebote in den Streckenagenten integriert.
- **Digitale Instandhaltung:** KI-gestützte Kameras, mobile Roboter und digitale Radsatzmessanlagen sorgen für eine effizientere Instandhaltung und stellen sicher, dass die Züge schneller wieder für die Fahrgäste zur Verfügung stehen. So können in Zukunft pro S-Bahn-Werk täglich bis zu 20 Stunden an zeitaufwendigen Routinearbeiten ent-

fallen und es werden mehr Kapazitäten für die gezielte Instandhaltung der wachsenden Fahrzeugflotten geschaffen. Das S-Bahn-Werk München-Steinhausen ist Pilotwerk für die digitale Instandhaltung bei DB Regio. Allein Münchens S-Bahn-Flotte wuchs 2023 um 16 auf 289 Fahrzeuge, sie werden zusätzlich in Steinhausen gewartet.

- **Mobilfunkempfang:** 2023 waren erstmals Züge von DB Regio im Einsatz, bei denen Scheiben nachträglich mit einem Laser mobilfunkdurchlässig gemacht wurden. Dies verbessert den Mobilfunkempfang im Zug um das 100-Fache. Es handelt sich um ein Pilotprojekt, für das weitere Verkehrsverbünde und Aufgabenträger als Partner gesucht werden sollen. Derzeit profitieren die Fahrgäste auf der Südostbayernbahn und im Netz Elbe-Spree hiervon.
- **Echtzeit-Auslastungsanzeigen:** Auf ersten Strecken im Regionalverkehr werden Informationen zur Auslastung der Waggon ermittelt und auf dem Bahnsteig, am Fahrzeug und per App direkt an die Kund:innen weitergegeben. Hinter den Auslastungsanzeigen steckt ein umfassendes System zum Kapazitätsmanagement.

GRI Umweltmaßnahmen

- **Alternative Antriebe:**
 - Ende Juni 2023 wurde in Frankfurt am Main ein neu errichteter Betriebshof mit 27 **E-Bussen** grün **Nr. 63** in Betrieb genommen.
 - Seit Februar 2023 haben sukzessive 22 neue E-Busse in Schleswig-Holstein den Betrieb aufgenommen, die emissionsarm Fahrten durchführen.
 - In Baden-Württemberg nahmen die ersten fünf E-Busse der RAB zwischen Ravensburg und Weingarten ihren Betrieb auf.
- **Alternative Kraftstoffe:** Neben dem Betrieb von Wasserstoff- und E-Bussen ist Biokraftstoff ein zentraler Baustein des Dieselausstiegs auf der Straße. Der Ersatz von herkömmlichem Diesel durch den aus biologischen Rest- und Abfallstoffen erzeugten **Biokraftstoff HVO** grün **Nr. 164** spart bilanziell rund 90 % der CO₂e-Emissionen ein. Ziel ist eine Fortführung und Ausweitung der HVO-Einsätze. Dies ist jedoch nur gemeinsam mit den Aufgabenträgern als Bestellern der Verkehre möglich.
 - 2023 wurde der Biokraftstoff HVO bei DB Regio in verschiedenen Dieselnetzen eingesetzt, u. a. bei der Kurhessenbahn, der Schwarzatalbahn, im Sauerlandnetz, auf dem Prignitz-Express sowie auf der Gäubodenbahn und der Rottalbahn im Liniennetz Mühldorf.
 - In Schleswig-Holstein setzt DB Regio seit Juli 2023 erstmals Busse mit dem klimafreundlichen Biokraftstoff HVO ein.

Beteiligungen

- Für ein integriertes Mobilitätsangebot arbeitet ioki verstärkt mit DB Regio zusammen. 2023 wurde ioki daher konzernintern neu mit den Busaktivitäten von DB Regio in der neuen Sparte DB Regio Straße gebündelt.

Weitere Ereignisse

- **On-Demand-Verkehr:** **ioki** grün **Nr. 142** entwickelt seine Lösungen für den ÖPNV erfolgreich weiter: Auf der On-Demand-Plattform und im Bereich Verkehrsplanung wurden rund 60 nationale und internationale Mobilitätsprojekte umgesetzt. Dazu gehören u. a. der noch laufende Nahverkehrsplan für Wiesbaden sowie Neustarts und Erweiterungen von bestehenden On-Demand-Verkehren. Durch die Umstellung der Anruf-Sammeltaxi- und der Anruf-Linientaxi-Verkehre in mehreren Regionen auf die ioki-Plattform unterstützt ioki maßgeblich die Digitalisierung von DB Regio Straße. Mit dem neuen Produkt ioki Route, einem System für Busliniennavigation, wirkt ioki der drängenden Herausforderung des Fahrermangels in der Branche entgegen.
- **Neue S-Bahnen für München:** Siemens Mobility wird 90 neue S-Bahnen für mehr als 2 Mrd. € liefern. Die Finanzierung wird vom Freistaat Bayern über ein Leasingmodell garantiert. Mehr Platz, besserer Komfort und viele Innovationen zeichnen die neuen S-Bahnen aus. Die ersten Züge sollen ab Ende 2028 in den Betrieb gehen. Dann sind in Deutschland erstmalig komplett durchgängige S-Bahn-Fahrzeuge mit mehr als 200 m Länge im Einsatz. Sie bieten Platz für 1.841 Reisende. Die Züge verbrauchen besonders wenig Energie, sind wartungsarm und erhalten Software-Updates online über die Cloud.

Entwicklung im Berichtsjahr

- *Weiterer Anstieg der Reisendenzahlen, neue Verkehrsverträge und Einführung des Deutschland-Tickets prägten die Entwicklung.*
- *Zusätzliche Belastungen durch höhere Kosten v. a. für Energie und Personal sowie durch Streiks und hohe Bautätigkeit im Netz.*
- *Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.*

Die Pünktlichkeit von DB Regio hat sich sowohl im Regionalverkehr als auch bei den S-Bahnen insgesamt leicht verringert. Wesentliche Treiber sind hohe Bauaktivitäten mit Kapazitätsengpässen im Netz, ein höheres Störgeschehen der Infrastruktur sowie viele Langsamfahrstellen. In einigen Regionen führten unbesetzte Stellwerke zu weiteren Kapazitätsengpässen



Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

DB REGIO	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Pünktlichkeit Schiene in %	91,0	91,8	- 0,8	-
Pünktlichkeit Bus in %	85,2	86,0	- 0,8	-
Kundenzufriedenheit Schiene in Schulnote	2,2	2,2	-	-
Kundenzufriedenheit Bus in Schulnote	2,0	2,2	- 0,2	-
Reisende in Mio.	2.244	2.072	+ 172	+ 8,3
davon Schiene	1.697	1.605	+ 92	+ 5,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	43.495	39.804	+ 3.691	+ 9,3
davon Schiene	37.485	34.754	+ 2.731	+ 7,9
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	420,3	433,7	- 13,4	- 3,1
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	529,0	502,1	+ 26,9	+ 5,4
Gesamtumsatz in Mio. €	9.706	9.039	+ 667	+ 7,4
Außenumsatz in Mio. €	9.536	8.921	+ 615	+ 6,9
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	6.759	6.508	+ 251	+ 3,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	634	619	+ 15	+ 2,4
EBIT bereinigt in Mio. €	- 22	- 31	+ 9	- 29,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	606	716	- 110	- 15,4
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	39.587	37.738	+ 1.849	+ 4,9
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	38.763	37.599	+ 1.164	+ 3,1
Mitarbeitendenzufriedenheit in Zi	-	3,7	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	17,1	16,9	+ 0,2	-
Spezifischer Endenergieverbrauch Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) in %	- 31,7	- 23,8	- 7,9	-
Spezifischer Endenergieverbrauch Straße im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Buskm) in %	- 1,1	- 0,4	- 0,7	-

Werte von 2022 entsprechen den im Integrierten Bericht 2022 veröffentlichten Werten für DB Regio. Konzerninterne Umhängungen § 134 hatten keinen wesentlichen Effekt auf die Kennzahlen.

und Pünktlichkeitseinbußen. Des Weiteren beeinträchtigt bei den S-Bahnen in den Metropolregionen weiterhin die hohe Anzahl externer Einzelereignisse die Betriebsqualität.

Die Pünktlichkeit im Busverkehr hat sich ebenfalls leicht verringert, u. a. bedingt durch die angespannte Personalsituation.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit war uneinheitlich:

- **DB Regio Schiene:** Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der aktuellen Fahrt (vormals Gesamtzufriedenheit) blieb 2023 insgesamt stabil. Während der Regionalverkehr unverändert bei 2,2 lag, sanken die Zufriedenheitswerte der S-Bahnen mit der aktuellen Fahrt leicht auf 2,2. Kerntreiber war die Entwicklung der Pünktlichkeit.
- **DB Regio Straße:** Die Zufriedenheit mit der aktuellen Fahrt bei den Busgesellschaften hat sich leicht verbessert. Die Leistungsentwicklung war sehr erfreulich:
- **DB Regio Schiene:** Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung entwickelten sich v. a. getrieben durch die Nachfrageerholung, nachdem 2022 noch phasenweise durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie geprägt war, sowie die Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 positiv. Der Wegfall des 9-Euro-Tickets (im Zeitraum Juni bis August 2022 verfügbar) wirkte dämpfend.

- **DB Regio Straße:** Auch hier schwächten sich die negativen Corona-Effekte weiter ab. Unterstützend wirkten Ausschreibungsgewinne, sodass die Leistungsentwicklung im Busverkehr ebenfalls deutlich positiv war.

Die wirtschaftliche Entwicklung von DB Regio war besser, blieb aber unter Druck. Der Ertragszuwachs wurde durch zusätzliche Belastungen insbesondere in der Sparte DB Regio Schiene, u. a. aus gestiegenen Energiekosten und Streiks, teilweise aufgezehrt. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich weiter, das bereinigte EBIT war aber weiterhin negativ.

Die Ertragsentwicklung war positiv:

- **Umsatz (+7,4% / + 667 Mio. €):** Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Bestellerentgelten, nachfragebedingt gestiegenen Fahrgeldern im Schienenverkehr sowie aus Leistungsgewinnen im Busverkehr. Fahrgeldeffekte im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets ab Mai 2023 wurden durch Ausgleichszahlungen nahezu vollständig ausgeglichen.
- **Sonstige betriebliche Erträge (-15,1% / - 145 Mio. €):** Abnahme v. a. infolge des Wegfalls von staatlichen Zuschüssen aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr, die zum Ausgleich von Corona-Schäden diente. Gegenläufig erhöhend wirkten Effekte aus einer geänderten Leistungsverrechnung infolge der Einführung des Deutschlandtarifverbunds (Gegeneffekt im Materialaufwand) sowie höhere Schadenersatzzahlungen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu zusätzlichen Belastungen v. a. infolge von nachfrage- und preisbedingten Steigerungen des Materialaufwands sowie eines u. a. tarifbedingt höheren Personalaufwands:

- **Materialaufwand (+4,8% / +298 Mio. €):** deutliche Zunahme im Wesentlichen infolge preisbedingt höherer Aufwendungen für Energie (auch unter Berücksichtigung von Zahlungen aus der Strompreisbremse) und höherer eingekaufter Transportleistungen. Die Aufwendungen für Instandhaltung und Revisionen stiegen zudem preis- und mengenbedingt an. Volumenbedingt geringere Aufwendungen für die Nutzung von Trassen und Stationen im Schienenverkehr wirkten teilweise dämpfend.
- **Personalaufwand (+6,9% / +163 Mio. €):** spürbarer Anstieg v. a. tarifbedingt sowie infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+8,8% / +80 Mio. €):** Erhöhung getrieben durch die in 2023 eingeführte **Konzernumlage**  **106** sowie die Umsetzung von Maßnahmen zur Digitalisierung, zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und zur Reisendenbetreuung infolge der angespannten infrastrukturellen Lage. Dämpfend wirkten geringere Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen.
- **Abschreibungen (+0,9% / +6 Mio. €):** Investitionsbedingt Zunahme, getrieben durch die Sparte DB Regio Straße. Die Investitionstätigkeit sank entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen.

Die Zahl der Mitarbeitenden lag leistungsbedingt über dem Niveau per 31. Dezember 2022. Die Integration von ioki wirkte zusätzlich erhöhend.

Der Frauenanteil lag leicht über dem Niveau des Vorjahresendes.

2023 ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene im Vergleich zu 2006 gesunken. Die Auslastung erreichte noch nicht wieder das Vor-Corona-Niveau, jedoch wurden im Bereich der Energieeffizienz deutliche Verbesserungen erzielt. Ursächlich hierfür war hauptsächlich die Weiterentwicklung des Regioenergiesparsystems (RESY), die 2023 eine Einsparung von 2,9 Mio. l Diesel erbrachte. Außerdem wurden Triebfahrzeugführer:innen monatlich durch einen Auszug zu ihrer energiesparenden Fahrweise für das Thema Energieeffizienz sensibilisiert. Des Weiteren fanden Begleitfahrten, regelmäßige Fortbildungen und Kommunikationsmaßnahmen zum Thema Energiesparen und Fahrstrategien statt.

SPARTE DB REGIO SCHIENE

- *Weiterer Anstieg der Reisendenzahlen v. a. durch Einführung Deutschland-Ticket.*
- *Zusätzliche Belastungen durch höhere Kosten insbesondere für Energie sowie durch Streiks und eine hohe Bautätigkeit im Netz.*
- *Angespannte Personalsituation führt zu Zugausfällen.*

SPARTE DB REGIO SCHIENE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.697	1.605	+ 92	+ 5,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	37.485	34.754	+ 2.731	+ 7,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	420,3	433,7	- 13,4	- 3,1
Gesamtumsatz in Mio. €	8.371	7.878	+ 493	+ 6,3
Außenumsatz in Mio. €	8.254	7.769	+ 485	+ 6,2
Bestellerentgelte Schiene in Mio. €	6.759	6.508	+ 251	+ 3,9
EBITDA bereinigt in Mio. €	626	698	- 72	- 10,3
EBIT bereinigt in Mio. €	63	134	- 71	- 53,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	414	589	- 175	- 29,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	28.883	28.076	+ 807	+ 2,9

Die Nachfrageerholung setzte sich 2023 weiter fort. Die Einführung des **Deutschland-Tickets**  **47** hatte einen spürbar positiven Effekt auf die Verkehrsleistung, der durch den Wegfall des 9-Euro-Tickets gedämpft wurde. Die Zahl der Reisenden und die Verkehrsleistung stiegen in der Folge deutlich. Die Betriebsleistung sank durch die Abgabe einzelner Verkehre und streikbedingt leicht.

Die wirtschaftliche Entwicklung blieb herausfordernd. Die positive Umsatzentwicklung wurde durch Aufwandssteigerungen mehr als aufgezehrt:

- Die Erträge stiegen unterproportional an: Im Wesentlichen wurde dies getrieben durch leistungsbedingt höhere Fahrgelderlöse sowie höhere Bestellerentgelte. Dämpfend wirkten v. a. der Wegfall des Ausgleichsmechanismus der Branchenlösung für den ÖPNV sowie gestiegene Entschädigungszahlungen infolge einer schwächeren Betriebsqualität und die Streiks der EVG und der GDL.
- Die Aufwandsseite stieg hingegen deutlich an. Dies folgte v. a. aus einem tarif- und leistungsbedingt höheren Personalaufwand sowie baubedingt gestiegenen Aufwendungen für Schienenersatzverkehre. Preiserhöhungen für Energie, die in 2023 eingeführte Konzernumlage sowie Maßnahmen zur Digitalisierung wirkten ebenfalls aufwandserhöhend.

Die Investitionstätigkeit entwickelte sich entsprechend den Anforderungen aus gewonnenen Verkehrsverträgen und war deutlich niedriger.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge anhaltend hoher Personalbedarfe leicht an.

SPARTE DB REGIO STRASSE

- Bündelung von ioki und den Busaktivitäten für ein integriertes Mobilitätsangebot.
- Leistungsgewinne treiben die Umsatzentwicklung.
- Aufwandserhöhungen durch inflationsbedingt höhere Kosten insbesondere für eingekaufte Transportleistungen sowie tarifbedingt für Personal.

SPARTE DB REGIO STRASSE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Reisende in Mio.	546,8	467,2	+ 79,6	+ 17,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	6.010	5.049	+ 961	+ 19,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	529,0	502,1	+ 26,9	+ 5,4
Gesamtumsatz in Mio. €	1.601	1.344	+ 257	+ 19,1
Außenumsatz in Mio. €	1.282	1.152	+ 130	+ 11,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	7	- 79	+ 86	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 86	- 165	+ 79	- 47,9
Brutto-Investitionen in Mio. €	192	126	+ 66	+ 52,4
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	10.704	9.661	+ 1.043	+ 10,8

Werte von 2022 entsprechen den im Integrierten Bericht 2022 veröffentlichten Werten der Sparte Bus von DB Regio. Konzerninterne Umhängungen 134 hatten keinen wesentlichen Effekt auf die Kennzahlen.

Die deutlich positive Leistungsentwicklung im Busverkehr resultierte aus Leistungsgewinnen und der fortschreitenden Nachfragerholung.

Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich deutlich. Die wirtschaftliche Situation bleibt aber herausfordernd:

- Die Erträge stiegen infolge der Leistungsentwicklung an, insbesondere durch Ausschreibungsgewinne und Schienenersatzverkehre sowie Preisgleitung. Dämpfend wirkten geringere staatliche Zuschüsse.
- Der Aufwand stieg deutlich schwächer als die Erträge. Aufwandstreiber waren v. a. preis- und leistungsbedingt höheren Aufwendungen für eingekaufte Transportleistungen sowie Instandhaltung. Ebenso nahm der Personalaufwand aufgrund der höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt zu. Bei den Aufwendungen für Diesel glichen sich aufwandserhöhende Mengen- und positive Preiseffekte nahezu vollständig aus. Dämpfend wirkte eine geringere Zuführung zu Drohverlustrückstellungen.

Die Investitionen stiegen aufgrund von Leistungsgewinnen deutlich an.

Die Mitarbeitendenzahl stieg leistungsbedingt sowie infolge der Integration von ioki.

GESCHÄFTSFELD DB CARGO**Geschäftsmodell**

DB Cargo bietet seinen Kunden in 17 europäischen Ländern Zugang zu Schienentransporten bis nach China und ist ein führender Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr.

In seinem internationalen Netzwerk

- führt DB Cargo Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen im System des Einzelwagenverkehrs durch,
- ermöglicht Transportketten für Container oder Lkw-Trailer von Reedereien und Speditionen mit Nutzung mehrerer Verkehrsmittel (Bahn, Schiff, Lkw) im Kombinierten Verkehr und
- fährt im Ganzzugverkehr Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss.

Zusätzlich zur reinen Transportleistung erstellt DB Cargo individuelle Lösungen mit logistischen Zusatzleistungen für seine Kunden. Zur Leistungserstellung werden eigene oder angemietete Triebfahrzeuge und Güterwagen, Terminals und Zugbildungsanlagen sowie eigene Personalressourcen genutzt. Zu den Kunden zählen die produzierende Industrie der Branchen Automotive, Stahl, Recycling und Rohstoffe, Chemie und Mineralöl, Baustoffe, Industrie- und Konsumgüter sowie Reedereien, Speditionen und KV-Operateure in ganz Europa. Kunden entscheiden sich dabei bewusst für DB Cargo, um den klimaschädlicheren Transport per Lkw zu ersetzen.

Da DB Cargo den Großteil der Erträge durch Transporte von Gütern auf der Schiene erzielt, ist die führende Leistungskennzahl die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern. Wesentliche Kostenbestandteile sind neben den Abschreibungen für Lokomotiven und Wagen sowie den Personalkosten die Aufwendungen für Energie, Infrastruktur und Instandhaltung. Die konzerninternen Infrastrukturunternehmen und Dienstleister sind dabei wichtige Lieferanten.

Märkte und Strategie

GRI

Mit der Strategie Starke Schiene bekennt sich DB Cargo zu seiner gesellschaftlichen Verantwortung und leistet einen bedeutenden Beitrag zu den verkehrs- und klimapolitischen Zielen in Deutschland und Europa. Ziel von DB Cargo ist es, für seine Kunden Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Das entspricht dem Leitgedanken der Strategie Starke Schiene 52 ff., d. h. der Verkehrsverlagerung auf die Schiene für eine nachhaltige Klima- und Verkehrswende.

Die Position von DB Cargo nachhaltig zu stärken, um so den notwendigen Zielbeitrag leisten zu können, ist Gegenstand der Strategie Starke Cargo. Der dafür vorgesehene Aktionsplan steht unter dem Leitmotiv »Europa braucht einen starken Bahnlogistiker. Für das Klima und für eine nachhaltige Wirtschaft.« So leistet DB Cargo einerseits einen Beitrag

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

zur Erhöhung des Modalanteils der Schiene im deutschen und europäischen Verkehrsmarkt und verbessert andererseits die eigene wirtschaftliche Nachhaltigkeit.

Zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit wird DB Cargo sein Geschäftsmodell transformieren. Es zeigt sich, dass das hochkomplexe Verbundproduktionssystem bisher nicht ausreichend in der Lage ist, flexibel auf die Kundenanforderungen im Rahmen der aktuellen Infrastruktur zu reagieren. Das Ergebnis sind eine sinkende Produktivität und starke finanzielle Zusatzbelastungen, die zu drastischen Ergebnisauswirkungen führen. DB Cargo muss sich transformieren, um wieder wirtschaftlich und wettbewerbsfähig zu werden. Damit DB Cargo auf diese Herausforderungen sowie Kundenwünsche schneller reagieren kann, soll das Geschäftsmodell so angepasst werden, dass zukünftig kleinere, stärker fokussierte Geschäftsbereiche entstehen. Der Zuschnitt orientiert sich dabei an Branchen-/Kundengruppen. Hinzu kommt der Einzelwagenverkehr, der im engen Leistungsaustausch mit allen Geschäftsbereichen ist. Diese Geschäftsbereiche erhalten umfassende Eigenständigkeit, Verantwortung und alle Mittel für ihr Geschäft. Damit reduzieren wir drastisch die Komplexität im Produktionsmodell, was eine deutliche Kostenreduzierung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht.

- **Bahnlogistik:** Zur Stärkung der Marktpräsenz als Bahnlogistiker wird DB Cargo systematisch branchenspezifische Leistungen in der Lieferkette seiner Kunden anbieten. Dies sind Logistiklösungen, die im Kern eine Schienenleistung enthalten und diese um weitere Module (z. B. Straßenverkehrs-, Lager- und weitere individuelle Logistikleistungen) ergänzen. Dafür erneuert DB Cargo konsequent Strukturen und entwickelt kaufmännische Verantwortungsmodelle weiter.
- **Einzelwagenverkehr:** Das Einzelwagennetzwerk ist wesentlicher Bestandteil des heutigen Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa, kann aber unter den aktuellen Rahmenbedingungen nicht eigenwirtschaftlich als Flächennetzwerk angeboten werden. Daher wird der Einzelwagenverkehr unter Berücksichtigung der im Bundeshaushalt 2024 vorgesehenen Förderung zu einem angebotsorientierten, standardisierten und resilienten Netzwerk weiterentwickelt und deutlich kosteneffizienter aufgestellt. Mittel- und langfristig wird die Effizienz des Systems zudem durch neue Technologien wie die Digitale Automatische Kupplung (DAK) steigen.
- **Kombinierter Verkehr:** Der Kombinierte Verkehr ist trotz der konjunkturellen Rückgänge der Zukunftsmarkt im Schienengüterverkehr. Um seinen Kunden ein wettbewerbsfähiges Angebot bieten zu können, beabsichtigt DB Cargo in den nächsten Jahren auch strukturelle Maßnahmen umzusetzen.

Zudem wird DB Cargo in moderne Mehrsystemlokomotiven und neue Wagentechnologien investieren. Auch durch die fortschreitende Digitalisierung und Automatisierung wird DB Cargo die Prozesse im Schienentransport, d. h. Zugbildung, Wagenbehandlung und Instandhaltung, deutlich effektiver und schneller durchführen können und somit seine Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.

Durch modernes Transportequipment, das den Markt- und den Kundenanforderungen entspricht, ist DB Cargo in der Lage, sich tief in die Logistikketten der Kunden zu integrieren. DB Cargo treibt daher die Entwicklung seiner Güterwagen intensiv voran. Dafür werden (neben Güterwagen und Aufbauten) auch Be- und Entladeanlagen sowie Umschlagtechnologien gemeinsam mit Kunden konzipiert und implementiert. DB Cargo setzt sowohl auf eigene Entwicklungen als auch auf Kooperationen mit strategischen Partnern.

Digitalisierung und Innovation

DB Cargo hat eine umfassende Digitalisierungs- und Automatisierungsstrategie entwickelt. Ziel ist es, sowohl den Kunden einen einfacheren Zugang zum Schienensystem und mehr Transparenz über den Sendungsstatus zu gewähren als auch die Prozesse im Schienentransport – wie die Zugbildung und Instandhaltung – deutlich zu beschleunigen. Folgende ausgewählte Maßnahmen zählen darauf ein:

- DB Cargo entwickelt den ersten digitalen Güterbahnhof Deutschlands im Rangierbahnhof München-Nord. Die Kapazitäten sollen durch die weitestgehend automatisierte Zugabfertigung um bis zu 40 % gesteigert werden. Zudem erprobt DB Cargo dort mit Partnern aus Wissenschaft und Industrie die automatisierte Güterwagendiagnose mit KI, die automatisierte Bremsprobe sowie die automatisierte Rangierlokomotive.
- Ein wichtiges Projekt ist die DAK. Die DAK vereinfacht die Kupplung von Güterwagen und die Bremsprüfung: Die Wagen werden durch eine Lok zusammengeschoben und verbinden sich automatisch. Das Einhängen der Kupplung und das zeitaufwendige Ablaufen des Zuges entfallen. Die Zugzusammenstellung wird durch die Automatisierung und Digitalisierung schneller und revolutioniert den Güterverkehr auf der Schiene. Durch den vom BMDV finanzierten Testzug im Rahmen des Projekts DAC4EU werden wichtige betriebliche Erkenntnisse gesammelt. Im nächsten Schritt muss nun auf europäischer Ebene die Grundlage für die Einführung der DAK gelegt werden. Über die Partnerschaft für Forschung und Innovation im Schienenverkehr der europäischen Union (Europe's Rail Joint Undertaking) identifiziert der Sektor derzeit bis zu 100 bestehende kommerzielle Zugverbindungen, deren Lokomotiven und Güterwagen mit der DAK ausgerüstet werden sollen. Diese sog. Pilot-Züge sollen die Funktionen der



Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

GRI

DB Cargo – auf einen Blick

Geschäftssegmente

Ganzzugverkehr

- Direktverbindungen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss für großvolumige Industrieprodukte, Rohstoffe etc.
- Anteil an Verkehrsleistung: 51%
- Anteil am Umsatz: 48%

Einzelwagenverkehr

- Transporte von Güterwagen und Güterwagengruppen in einem überwiegend mehrstufigen Sammel- und Verteilnetzwerk
- Anteil an Verkehrsleistung: 28%
- Anteil am Umsatz: 26%

Kombinierter Verkehr

- Transport genormter Ladeeinheiten (wie Container und Trailer) auf der Schiene im Fernlauf für Verkehre, die im Empfang und Versand i. d. R. nicht über einen Gleisanschluss verfügen
- Anteil an Verkehrsleistung: 21%
- Anteil am Umsatz: 17%

Full Load Solution (FLS)

- Multimodale Haus-zu-Haus-Transporte für großvolumige Komplettladungen
- Anteil am Umsatz: 9%

Sparten

Central Europe

Umfasst die Aktivitäten in Deutschland, Schweden, Dänemark, den Niederlanden, Belgien, der Schweiz, Italien sowie DB Cargo Eurasia für den transeurasischen Korridor. Hinzu kommen Gesellschaften, die auf spezielle Märkte ausgerichtet sind.

Western Europe

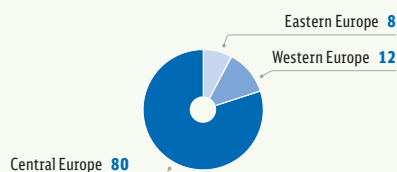
Umfasst die Aktivitäten im Vereinigten Königreich, Frankreich und Spanien.

Eastern Europe

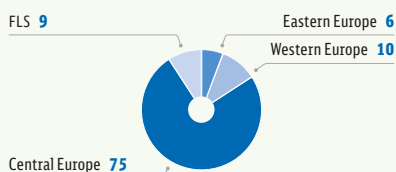
Umfasst die Aktivitäten in Polen, Rumänien, Bulgarien, Ungarn und Tschechien.

Struktur

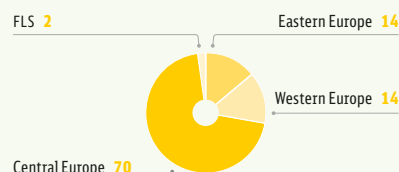
VERKEHRSLEISTUNG / in %



UMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende

- Rund 31.400

Fahrzeuge

- 2.536 Lokomotiven
- 78.661 Wagen (68.039 eigene Wagen und 10.622 angemietete/geleaste Wagen)

Netzwerke und Infrastruktur

- Aktiv in 17 europäischen Ländern
- 2.167 Kundengleisanschlüsse in Deutschland
- 9 Zugbildungsanlagen
- 27 Instandhaltungswerke

Strom und Kraftstoffe

- 2,1 Mrd. kWh Bahnstrom
- 102 Mio. l Dieselkraftstoff¹⁾
- 7,9 Mio. l HVO (Biokraftstoff)

Weitere Produktionsfaktoren

- 147 Mio. Trkm

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Baustoffe, Chemie, Industriegüter, Intermodal, Konsumgüter und Montan.

Nutzenversprechen

- DB Cargo bietet europaweit kundenorientierte, zuverlässige und effiziente Transport- und Logistiklösungen.

Kundenzugang /-bindung

- Branchenvertrieb mit Key-Account-Management
- Regionalvertrieb
- Kundenservicezentrum

Schlüsselaktivitäten

- Zugverkehre durchführen.
- Europäische multimodale Logistiklösungen gestalten.
- Fahrzeuge bereitstellen und instand halten.
- Netzwerke planen und betreiben.
- Logistische Zusatzleistungen erbringen.

OUTPUTS²⁾

Beförderte Güter

- 198 Mio. t

Verkehrsleistung

- 74 Mrd. tkm

OUTCOMES³⁾

EBIT bereinigt

- - 497 Mio. €

Mitarbeiterzufriedenheit

- Zi von 3,8 (2022)

Kundenzufriedenheit

- Schulnote von 2,8

Energieverbrauch

- - 22,5% im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Pünktlichkeit

- 69,7%

Leise Güterwagen

- 74.550⁴⁾

Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

¹⁾ Inkl. Beimischungen.

²⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

³⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

⁴⁾ Beinhaltet die komplette Flotte in Deutschland.

DAK in der Praxis erproben, um den flächenweiten Rollout der Technologie vorzubereiten. Ab Ende 2026 sollen erste kommerzielle Pilot-Züge mit der DAK in Europa verkehren.

GRI Rahmenbedingungen

FÖRDERUNG DES EINZELWAGENVERKEHRS

Der Haushaltstitel, der die finanziellen Voraussetzungen für eine weitergehende Förderung des Einzelwagenverkehrs geschaffen hat, wird im [Bundeshaushalt 2024](#)  **212** mit knapp 300 Mio. € dotiert. Die ebenfalls der Stärkung des Einzelwagenverkehrs dienende Anlagenpreisförderung wird 2024 mit 20 Mio. € dotiert, sodass für die Förderung des Einzelwagenverkehrs im Haushalt 2024 insgesamt knapp 320 Mio. € vorgesehen sind.

GRI Umweltmaßnahmen

DB Cargo leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verlagerung von Transporten auf die Schiene und damit zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele.

- **Biokraftstoff HVO:** Bereits Mitte 2022 wurde der klimafreundliche [Biokraftstoff HVO](#)  **Nr. 164** für die gesamte Diesellokflotte von DB Cargo Deutschland freigegeben. Seitdem können Kunden Transporte auch auf nicht elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands klimafreundlich durchführen lassen. Bis Ende 2023 wurden deutschlandweit 14 Tankstellen umgerüstet. 2023 substituierte DB Cargo knapp 8 Mio. l fossilen Diesel durch HVO. Neben der Umrüstung weiterer Tankstellen steht die Einführung von HVO in europäischen Landesgesellschaften im Fokus.
- 2023 führte DB Cargo erfolgreich Motorprüfstandsversuche in den Landesgesellschaften in UK, Polen und den Niederlanden durch.
- Seit Juni 2023 testen DB Cargo Nederland und DB Cargo Belgium den Biokraftstoff im regulären Betrieb.
- Aufgrund der positiven Testergebnisse ist geplant, die gesamte europäische Diesellokflotte für den Biokraftstoff freizugeben – ein zentraler Meilenstein für den europaweiten Dieselausstieg.
- **Fahrassistenzsystem LEADER 3.0:** Mit [LEADER](#)  **Nr. 8** werden Triebfahrzeugführer:innen über ein zusätzliches Display mit Fahrempfehlungen für möglichst energiesparende Fahrten unterstützt. Mit LEADER 3.0 baut DB Cargo die Reduzierung des Traktionsenergiebedarfs weiter aus. Nach der erfolgreichen Umsetzung in Deutschland wird nun geprüft, das System für eine Nutzung im europäischen Ausland zu ertüchtigen. Zusätzlich soll die sog. Grüne Funktion für die Zuglaufregelung von DB InfraGO, die Triebfahrzeugführer:innen wichtige Informationen über die Betriebssituation rund um den eigenen, aktuellen Standort zur Verfügung stellt, bei der Berechnung der Fahrempfehlungen stärker berücksichtigt werden, wodurch neben der Redu-

zierung des Energiebedarfs auch Netzkapazitäten geschaffen werden. Hierbei werden den Triebfahrzeugführer:innen wichtige Informationen über die Betriebssituation rund um den eigenen, aktuellen Standort zur Verfügung gestellt. LEADER ist bei DB Cargo in Deutschland auf über 650 E-Lokomotiven (entspricht rund zwei Dritteln der E-Lok-Flotte) installiert. Außerdem begann 2023 die Entwicklung und Integration der Funktion »Fahren in Zeitschranken« auf Basis von Daten aus der sog. Grünen Funktion für die Zuglaufregelung von DB InfraGO. Durch eine kontinuierliche Auswertung dieser Daten sollen Zugkonflikte und außerplanmäßige Halte reduziert werden. Damit können auch Netzkapazitäten geschaffen werden.

Entwicklung im Berichtsjahr

- *Mengenrückgang in den energieintensiv produzierenden Branchen Stahl und Chemie sowie auf dem transeurasischen Korridor im Berichtsjahr. Kohletransporte, Automotive-Verkehre und das Projektgeschäft entwickeln sich positiv und wirken stützend.*
- *Herausforderndes Umfeld aufgrund von Streiks in Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich sowie baubedingten Einschränkungen auf dem deutschen Netz.*
- *Steigende Faktorkosten setzen die wirtschaftliche Entwicklung weiter unter Druck und führen zur Erforderlichkeit von Preisanpassungen.*

Die Pünktlichkeit von DB Cargo hat sich verbessert. Begünstigend wirkten v. a. die an die Ressourcenlage und Leistungsmenge angepassten Maßnahmen in der Produktion. Des Weiteren konnten aufgrund einer höheren Prozessstabilität betriebliche Störungen reduziert werden. Diese Entwicklungen sind u. a. auch der Grund dafür, dass die Anzahl der Rückstauzüge deutlich gesunken ist. Trotz der insgesamt guten Pünktlichkeitsentwicklung belasteten v. a. die Herausforderungen der Infrastruktur sowie die v. a. ab September gestiegenen Bauauswirkungen die Betriebsqualität.

Die Kundenzufriedenheit bei DB Cargo ging in 2023 leicht zurück. Haupttreiber der Gesamtzufriedenheit der Kunden ist bei DB Cargo die betriebliche Leistung, wobei neben »Transportinformation« und »Waggongestellung« primär die »Transportperformance« Einfluss nimmt. Die Qualität der betrieblichen Leistung hängt stark von der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ab. Baustellen und Störgeschehen auf der Schieneninfrastruktur können zu Verspätungen bei der Waggongestellung und auch bei der Ankunft der Wagen/Züge bei den Empfängern sowie zu längeren Laufzeiten und zum Teil auch zu kompletten Ausfällen von Zügen führen.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn



DB CARGO	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Pünktlichkeit in %	69,7	66,3	+ 3,4	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,8	2,7	+ 0,1	-
Beförderte Güter in Mio. t	197,6	222,3	- 24,7	- 11,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	74.458	84.468	- 10.010	- 11,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm	146,9	169,1	- 22,2	- 13,1
Auslastung in t pro Zug	506,7	499,4	+ 7,3	+ 1,5
Gesamtumsatz in Mio. €	5.582	5.244	+ 338	+ 6,4
Außenumsatz in Mio. €	5.279	4.998	+ 281	+ 5,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 74	- 257	+ 183	- 71,2
EBIT bereinigt in Mio. €	- 497	- 665	+ 168	- 25,3
EBIT-Marge (bereinigt) in %	- 8,9	- 12,7	+ 3,8	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	319	452	- 133	- 29,4
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	31.359	31.167	+ 192	+ 0,6
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	31.558	31.027	+ 531	+ 1,7
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,8	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	13,2	13,0	+ 0,2	-
Spezifischer Endenergieverbrauch im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) ¹⁾ in %	- 22,5	- 26,0	+ 3,5	-

¹⁾ Ohne elektrisch gefahrene Verkehre in Italien, Spanien und dem Vereinigten Königreich. In 2022 ohne DB Cargo Belgien, Ungarn und Schweiz.

Darüber hinaus haben die umgesetzten Preisanpassungen die Zufriedenheit der Kunden ebenfalls beeinflusst und zum Rückgang der Gesamtzufriedenheit 2023 beigetragen.

Die Menge der beförderten Güter sowie die Verkehrs- und Betriebsleistung sind in 2023 zurückgegangen. Dies wurde durch einen Rückgang von Transporten in den energieintensiv produzierenden Bereichen Stahl und Chemie sowie bei den intermodalen Verkehren in Deutschland und auf dem eurasischen Korridor getrieben. Auch Streiks in Deutschland, Frankreich und dem Vereinigten Königreich sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs führten zu einer schwächeren Nachfrage. Die Auslastung stieg u. a. aufgrund des höheren Anteils an Kohleverkehren zur Absicherung der Energieversorgung etwas an.

Die wirtschaftliche Entwicklung war trotz der Mengenrückgänge bei Stahl, Chemie und Intermodalverkehren besser: Die operativen Ergebnisgrößen stiegen, das bereinigte EBIT blieb aber deutlich negativ. Inflationsbedingt erhöhte Aufwendungen wurden durch einen Ertragszuwachs mehr als kompensiert.

- **Umsatz (+ 6,4% / + 338 Mio. €):** deutliche Zunahme, getrieben durch die v. a. preisbedingt positive Entwicklung in Central und Eastern Europe.
- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 6,4% / + 33 Mio. €):** Anstieg, getrieben durch u. a. eine höhere Anlagenpreisförderung in Deutschland und die Einzelwagenförderung in Frankreich sowie streikbedingte Kompensationszahlungen im Vereinigten Königreich. Gegenläufig wirkte der Wegfall von Erstattungen im Zusammenhang mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem in 2022.

Auf der Aufwandsseite kam es inflations- und qualitätsbedingt zu Anstiegen, v. a. getrieben durch Zuwächse im Personal- und Materialaufwand:

- **Personalaufwand (+ 4,5% / + 88 Mio. €):** Zunahme v. a. tarifbedingt sowie infolge einer höheren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 6,0% / + 46 Mio. €):** Zunahme, u. a. aufgrund der neu eingeführten **Konzernumlage** 106 sowie von Wertberichtigungen auf Kundenforderungen bei einer Tochtergesellschaft. Dem gegenüber steht der veränderte Ausweis der Kompensationszahlungen an DB Cargo Logistics.
- **Materialaufwand (+ 1,4% / + 46 Mio. €):** Anstieg v. a. aufgrund von höheren Energiekosten, die in Deutschland nur teilweise durch die Effekte aus der Strompreisbremse kompensiert wurden. Zudem wirkten sich preisinduzierte Aufwandssteigerungen für eingekaufte Transportleistungen aus. Die Instandhaltungsaufwendungen stiegen v. a. aufgrund einer geänderten Bilanzierung von vormals investiv abgebildeten Großrevisionen bei ausländischen Gesellschaften. Die Leistungsentwicklung wirkte gegenläufig.
- **Abschreibungen (+ 3,7% / + 15 Mio. €):** Anstieg im Wesentlichen aufgrund höherer aktivierungspflichtiger langfristiger Fahrzeuganmietungen (IFRS 16).

Der Rückgang der Investitionen ist v. a. die Folge eines geänderten Ausweises von Großrevisionen, die vormals aktiviert wurden. Zum anderen wirkten Verzögerungen bei Fahrzeugprojekten ebenfalls reduzierend.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg leicht infolge der positiven Leistungsentwicklung in Eastern Europe, gedämpft durch die negative Leistungsentwicklung in Central Europe.

DB Cargo hat bei seinen Rekrutierungsinitiativen einen Schwerpunkt auf die Rekrutierung von Frauen gelegt. Der Frauenanteil ist infolge dieser gezielten Rekrutierungsmaßnahmen leicht gestiegen.

Der Rückgang des spezifischen Endenergieverbrauchs im Vergleich zu 2006 hat sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht abgeschwächt. Dies resultierte v. a. aus dem Rückgang der Verkehrsleistung sowie aus der baustellen- und qualitätsbedingt angespannten Betriebslage.

REGION CENTRAL EUROPE

- Mengenrückgänge bei energieintensiv produzierenden Branchen sowie bei intermodalen Verkehren – insbesondere transeurasische Verkehre von niedrigen Seefrachtraten beeinflusst.
- Gestiegener Aufwand infolge von Preissteigerungen, insbesondere bei Energie und eingekauften Transportleistungen.
- Operative Ergebnisentwicklung weiter unter Druck.

REGION CENTRAL EUROPE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	203,9	232,7	- 28,8	- 12,4
Verkehrsleistung in Mio. tkm	59.386	68.313	- 8.927	- 13,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	116,4	136,1	- 19,7	- 14,5
Gesamtumsatz in Mio. €	5.643	5.348	+ 295	+ 5,5
Außenumsatz in Mio. €	3.945	3.688	+ 257	+ 7,0
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 188	- 387	+ 199	- 51,4
EBIT bereinigt in Mio. €	- 489	- 679	+ 190	- 28,0
Brutto-Investitionen in Mio. €	206	327	- 121	- 37,0
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.992	22.148	- 156	- 0,7

Die Leistungsentwicklung in Central Europe war, getrieben durch die Marktentwicklung (Nachfragerückgänge bei Stahl und Chemietransporten und bei den intermodalen Verkehren) sowie die Streikmaßnahmen von EVG und GDL, deutlich rückläufig. Zusätzliche Kohleverkehre zur Absicherung der Energieversorgung in Deutschland wirkten sich gegenläufig positiv aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung hat sich verbessert, ist aber aufgrund der betrieblichen und konjunkturellen Lage weiterhin sehr herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen verbesserten sich getrieben durch die Umsatzentwicklung, blieben aber spürbar negativ:

- Die Erträge stiegen deutlich. Der leistungsbedingte Rückgang wurde durch Preiseffekte mehr als kompensiert. Außerdem wuchsen die staatlichen Zuschüsse für den Einzelwagenverkehr. Dämpfend wirkte u. a. der Wegfall von Erstattungen im Zusammenhang mit dem lärmabhängigen Trassenpreissystem in 2022.

- Der Aufwand stieg leicht. Haupttreiber waren höhere Instandhaltungsaufwendungen, auch durch eine geänderte Bilanzierung von vormals investiv abgebildeten Großrevisionen und preisbedingt höhere Aufwendungen für Energie, die in Deutschland nur teilweise durch die Effekte aus der Strompreisbremse kompensiert wurden. Außerdem nahm der Personalaufwand tarifbedingt zu und die in 2023 eingeführte Konzernumlage wirkte aufwandserhöhend. Gegenläufig wirkten leistungsbedingt niedrigere eingekaufte Transportleistungen, Trassennutzung und Anmietung von Güterwagen.

Die Investitionen gingen infolge eines geänderten Ausweises von Großrevisionen zurück. Zudem reduzierte sich das Abschlussvolumen von langfristigen Mietverträgen für Güterwagen.

Die Zahl der Mitarbeitenden reduzierte sich im Zuge des Mengenrückgangs im zweiten Halbjahr leicht.

REGION WESTERN EUROPE

- Schwieriges Marktumfeld und Streiks im Vereinigten Königreich und in Frankreich belasteten die Entwicklung.
- Belastungen infolge von gestiegenen Preisen, insbesondere für Energie.
- Operative Ergebnisentwicklung deutlich unter Druck.

REGION WESTERN EUROPE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	35,0	40,2	- 5,2	- 12,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	9.156	10.535	- 1.379	- 13,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm	21,4	24,3	- 2,9	- 11,9
Gesamtumsatz in Mio. €	751	748	+ 3	+ 0,4
Außenumsatz in Mio. €	531	549	- 18	- 3,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	38	64	- 26	- 40,6
EBIT bereinigt in Mio. €	- 41	- 20	- 21	+ 105
Brutto-Investitionen in Mio. €	37	45	- 8	- 17,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.321	4.369	- 48	- 1,1

Die Leistungsentwicklung in Western Europe war deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

- Konjunkturbedingte Nachfragerückgänge sowie Streiks wirkten sich negativ bei DB Cargo UK und DB Cargo France aus.
 - Infolge der Streiks in Frankreich und dem Vereinigten Königreich kam es auch in Spanien zu Rückgängen der Verkehre nach Deutschland und in das Vereinigte Königreich.
- Die wirtschaftliche Entwicklung war schwächer und blieb herausfordernd. Die operativen Ergebnisgrößen gingen getrieben durch gestiegene Aufwände, die die Ertragszuwächse mehr als aufzehrten, zurück.

- Die Erträge lagen leicht über Vorjahresniveau. Haupttreiber waren Preisanpassungen in Frankreich sowie höhere Erträge aus Kompensationszahlungen im Vereinigten

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

Königreich. Leistungsbedingte Rückgänge im Vereinigten Königreich und geringere Erträge bei Transfesa in Spanien wirkten teilweise kompensierend.

- Die Aufwendungen stiegen allerdings stärker an. Treiber waren v. a. gestiegene Kosten für Energie und Instandhaltung. Außerdem entstanden Kosten im Zusammenhang mit einem verlorenen Rechtsstreit in Frankreich. Leistungsbedingte Rückgänge im Materialaufwand sowie geringere Abschreibungen wirkten gegenläufig aufwandsmindernd. Der Personalaufwand lag infolge von Tarifeffekten, die durch eine niedrigere Mitarbeitendenzahl im Vereinigten Königreich ausgeglichen wurden, in etwa auf Vorjahresniveau.

Die Investitionen gingen infolge eines geänderten Ausweises von Großrevisionen zurück. Darüber hinaus kam es zu Verzögerungen bei verschiedenen Investitionsprojekten.

Die Zahl der Mitarbeitenden sank insbesondere in den operativen Bereichen bei Triebfahrzeugführer:innen im Vereinigten Königreich.

REGION EASTERN EUROPE

- Leistungsrückgänge infolge des Ukraine-Kriegs wurden durch neue Binnenverkehre mehr als kompensiert.
- Höherer Aufwand infolge gestiegener Faktorkosten insbesondere für Energie.

REGION EASTERN EUROPE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	18,5	19,5	- 1,0	- 5,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	5.916	5.621	+ 295	+ 5,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	9,2	8,8	+ 0,4	+ 4,5
Gesamtumsatz in Mio. €	505	395	+ 110	+ 27,8
Außenumsatz in Mio. €	316	242	+ 74	+ 30,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	52	42	+ 10	+ 23,8
EBIT bereinigt in Mio. €	16	15	+ 1	+ 6,7
Brutto-Investitionen in Mio. €	68	57	+ 11	+ 19,3
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	4.366	4.021	+ 345	+ 8,6

Die Leistungsentwicklung in Eastern Europe verlief, getrieben durch neue Verkehre in Polen und Rumänien, überwiegend positiv.

Infolgedessen verbesserten sich auch die operativen Ergebnisgrößen. Ursächlich hierfür war in erster Linie die Entwicklung der Erträge:

- Die Erträge nahmen deutlich zu. Dies war v. a. bedingt durch Neuverkehre und Preiseffekte. Unterstützend wirkten höhere Erträge aus Versicherungsleistungen bei DB Cargo Polska und höhere Erlöse aus der Vermietung von Güterwagen bei DB Cargo Romania.
- Der Aufwand stieg deutlich, aber unterproportional an. Haupttreiber waren tarif- und leistungsbedingt gestiegene Personalaufwendungen, steigende Preise für eingekaufte

Transportleistungen und Energie sowie erhöhte Aufwendungen für Instandhaltungen infolge einer veränderten Bilanzierung von bisher investiv abgebildeten Großrevisionen. Verstärkend wirkten höhere Reparaturkosten bei Lokomotiven in Rumänien, Effekte aus Rückstellungszuführungen für Ladungsschäden in Polen und investitionsbedingt höhere Abschreibungen.

Die Brutto-Investitionen stiegen aufgrund der Verlängerung bestehender langfristiger Mietverträge für Lokomotiven in Rumänien und Ungarn deutlich. Die Investitionszuschüsse sanken, da Investitionen in Polen im Vorjahr von der EU gefördert wurden.

Die Mitarbeitendenzahl stieg infolge der Leistungsentwicklung in Rumänien.

FLS

- Ukraine-Krieg und Energiepreisteigerungen haben massive Nachfragerückgänge auf dem eurasischen Korridor zur Folge.
- Zusätzliche Nachfrageeinbußen aufgrund der weiteren Konjunktorentwicklung.

FLS	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	606	658	- 52	- 7,9
Außenumsatz in Mio. €	487	520	- 33	- 6,3
EBITDA bereinigt in Mio. €	24	24	-	-
EBIT bereinigt in Mio. €	17	19	- 2	- 10,5
Brutto-Investitionen in Mio. €	8	21	- 13	- 61,9
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	680	629	+ 51	+ 8,1

Die wirtschaftliche Entwicklung der Sparte FLS lag leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Erträge und Aufwendungen verringerten sich annähernd in gleichem Umfang:

- Der Ertrag ging zurück. Dies wurde getrieben durch Umsatzausfälle bei den Eurasia-Geschäften infolge des Ukraine-Kriegs. Dämpfend wirkte die Übernahme von Geschäften der DB Cargo Italia Services (Spezialverkehre), die im Vorjahr in der Region Central Europe ausgewiesen wurden.
- Der Aufwand ging proportional zum Ertrag zurück. Hauptursache waren niedrigere Frachtraten für Lkw-Verkehre. Der Anstieg im Personalaufwand, v. a. aufgrund der höheren Mitarbeitendenzahl, wirkte gegenläufig teilweise kompensierend.

Die Brutto-Investitionen sanken aufgrund von Verzögerungen bei verschiedenen Investitionsprojekten, insbesondere für den Kauf von Trailern.

Die Mitarbeitendenzahl stieg v. a. durch die Zuordnung der DB Cargo Italia Services in die Sparte FLS.

DB INFRAGO

Ende Dezember 2023 wurde die Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG zu einem gemeinwohlorientierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen wirksam. Die DB Netz AG firmiert seither unter dem Namen DB InfraGO AG. Der Name steht als Abkürzung für »Infrastruktur GemeinwohlOrientiert«. Die DB InfraGO AG bleibt unverändert Teil des DB-Konzerns. Die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe werden ab dem Geschäftsjahr 2024 in dem neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammengeführt und in diesem Bericht letztmalig getrennt berichtet.

Der Zustand der Eisenbahninfrastruktur wird aktuell den Ansprüchen an Qualität und Kapazität nicht gerecht. Seit der Bahnreform 1994 ist die Betriebsleistung um 28 % gestiegen, das Netz hingegen um 17 % (bezogen auf die Betriebslänge in km) geschrumpft. Insbesondere in Metropolen halten der Zustand des Netzes und der Bahnhöfe der hohen Belastung nicht stand. Es kommt zu Störungen und Baustellen und die Pünktlichkeit leidet massiv. Schienennetz und Bahnhöfe müssen dringend modernisiert, die Qualität verbessert werden. Zugleich ist eine zuverlässige und langfristig planbare Mittelausstattung essenziell, um dem Investitionsstau zu begegnen.

Nach einer kritischen Bestandsaufnahme haben DB-Konzern und Bundesregierung nun gemeinsam das größte Infrastrukturprogramm in der Geschichte des DB-Konzerns angestoßen und die DB InfraGO AG auf den Weg gebracht. Die Gemeinwohlorientierung steht klar im Fokus von DB InfraGO. Das bedeutet, dass Bewirtschaftung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur konsequent an den Bedürfnissen der Bürger:innen, der Wirtschaft und der Umwelt ausgerichtet werden. Bund und DB-Konzern wollen Bewirtschaftung, Finanzierung und Steuerung der Infrastruktur grundlegend ändern und etablieren ein neues Zusammenspiel untereinander: Der Bund formuliert klare politische Ziele für die Infrastruktur, die am Gemeinwohl ausgerichtet sind, und stellt deren Finanzierung sicher. Die DB InfraGO AG setzt diese Ziele mit den zur Verfügung stehenden Mitteln als Wirtschaftsunternehmen effizient und transparent um. Gemeinwohlorientierung und wirtschaftliches Handeln gehen somit Hand in Hand.

Sieben zentrale Maßnahmen wurden identifiziert, um die Infrastruktur zu erneuern und zu modernisieren:

- Aufbau eines Hochleistungsnetzes und die dafür erforderliche Generalsanierung hochbelasteter Korridore.
- Schnelle Kapazitätserweiterung durch Umsetzung kleiner und mittlerer Maßnahmen wie etwa der Einbau zusätzlicher Weichen oder die Schaffung von Überleitstellen.
- Digitalisierung der Schiene, u. a. durch Ausrüstung von Strecken mit ETCS.

- Entwicklung von Zukunftsbahnhöfen mit Möglichkeiten zur Anschlussmobilität sowie dem Bahnhofsumfeld.
- Kapazitätserhöhung durch neu und ausgebauten Serviceeinrichtungen, z. B. durch zusätzliche Gleise.
- Gezielter Neu- und Ausbau von Strecken, wo zusätzlicher Kapazitätsbedarf in der Zukunft absehbar ist.
- Weitere Elektrifizierung des Schienennetzes.

2023 stand unter dem Vorzeichen intensiver Vorbereitungen auf diesen Auf- und Umbruch: Im Schulterschluss mit allen Beteiligten aus Politik und Branche wurden die Weichen für einen reibungslosen Übergang gestellt. Grundlagen für die Gemeinwohlorientierung sind ein umfassendes Reformpaket und ein Gesamtprogramm zur Erneuerung und Modernisierung, das die gesamte Infrastruktur umfasst.

Ziele von DB InfraGO bis 2030

- Bis 2030 saniert DB InfraGO mehr als 4.000 hochbelastete Streckenkilometer von Grund auf – gebündelt in 40 Hochleistungskorridoren.
- Die rund 24.000 Streckenkilometer des Flächennetzes modernisiert DB InfraGO schrittweise, sodass sich der Zustand der Anlagen auch in der Fläche verbessert.
- Bahnhöfe entwickelt DB InfraGO ganzheitlich zu leistungsstarken und attraktiven Zukunftsbahnhöfen. Sie überzeugen Kund:innen durch attraktive Aufenthaltsqualität und eine moderne, ausreichend dimensionierte digitale Fahrgastinformation und werden zu Mobilitätsdrehscheiben und Visitenkarten für Städte und Gemeinden.
- Schnelle Kapazitätserweiterung und Leistungsfähigkeit im Bestandsnetz schafft DB InfraGO u. a. mit zusätzlichen Überleitstellen, mehr Überholmöglichkeiten für Züge und zusätzlichen Signalen, um den Blockabstand zwischen den Zügen zu verringern.
- Bis 2030 will DB InfraGO viele weitere Strecken digitalisieren und damit mehr Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur schaffen.
- Dringend benötigte Serviceeinrichtungen für die Vor- und Nachbereitung von Zugfahrten, insbesondere Abstellgleise, baut DB InfraGO neu und erweitert auch vorhandene Einrichtungen.
- Durch Aus- und Neubau sowie Elektrifizierung von Strecken schafft DB InfraGO neue Kapazitäten, um den Deutschland-Takt Stück für Stück umzusetzen.

GESCHÄFTSMODELL

DB InfraGO betreibt im Geschäftsbereich Fahrweg mit über 33.000 km das größte Streckennetz in Europa. Pro Jahr werden mehr als 1 Mrd. Trkm auf dem Streckennetz gefahren. Wichtigste Einnahmequelle sind Erlöse aus den Trassen (über

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

GRI

DB InfraGO – auf einen Blick

Geschäftsbereich Fahrweg

Schiennetz

DB InfraGO betreibt Europas größte Schieneninfrastruktur. Verantwortlich für Instandhaltung, Modernisierung und Weiterentwicklung des Streckennetzes sowie die Vermarktung von Trassen und Anlagen.

DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Betreibt in fünf Bundesländern regionale Verkehrsnetze.

Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße GmbH

Betreibt in Deutschland selbstständig oder über die Beteiligungen 25 Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs.

DB Fahrwegdienste GmbH

Bietet Systemdienstleistungen für die Instandhaltung von Schienenwegen, z. B. Vegetationsmanagement, an.

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

Stationshalte

Zughalte an den Bahnsteigen zum Aus- und Einsteigen von Personen. Neben Basisleistungen werden je nach Bahnhofskategorie Zusatzleistungen wie Servicemitarbeitende, DB Information oder Wetterschutz angeboten. Für die Leistungen sind Stationsentgelte zu zahlen, die in Stationspreislisten veröffentlicht werden.

Vermietung und Verpachtung

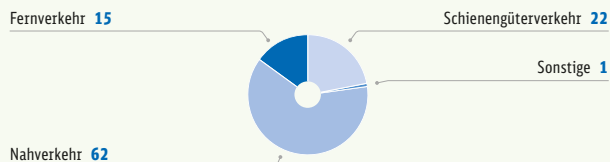
Angebot von rund 0,9 Mio. m² Mietfläche in Bahnhöfen und Stationen. Damit zählt DB InfraGO zu Deutschlands größten Gewerbevermietern.

Weitere Angebote

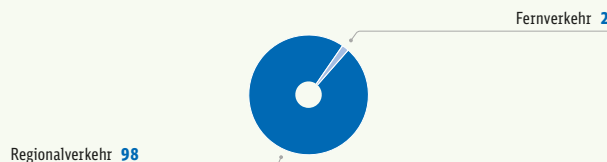
Angebot weiterer Dienstleistungen an Bahnhöfen und Stationen (u. a. das Betreiben von Schließfachern und Parkhäusern sowie digitale und analoge Angebote für Anschlussmobilität und Reisendenversorgung).

Struktur

BETRIEBSLEISTUNG NACH VERKEHRSART / in %



STATIONSHALTE NACH VERKEHRSART / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende

– Rund 63.900

Fahrzeuge, Netzwerke, Infrastruktur

– Rund 33.400 km langes Streckennetz, betriebsnotwendige Anlagen
– 771 Instandhaltungsfahrzeuge
– Rund 5.400 Bahnhöfe
– Rund 670 Stationen mit Vermarktung
– Rund 9.300 Bahnsteige

Weitere Produktionsfaktoren

– Strom
– Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

– Fahrweg: 464 Geschäftskunden (davon 447 konzernexterne Kunden)
– Personenbahnhöfe:
– Privatkund:innen
– Geschäftskunden mit Fokus auf Eisenbahnverkehrsunternehmen, Mieter und Mobilitätsanbieter
– Besteller

Nutzenversprechen

– Fahrweg: diskriminierungsfreier Zugang zu einem sicheren, zuverlässigen und bedarfsgerechten Schiennetz.
– Personenbahnhöfe: kapazitätsstarke, attraktive und nachhaltige Bahnhöfe und Empfangsgebäude mit einer Vielzahl von Mobilitäts- und Alltagsangeboten und Mietflächen für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen.

Kundenzugang /-bindung

– Vertrieb
– E-Services
– Key-Account-Management
– Regionaler Vertrieb
– Kundenserviceleistungen im Bahnhof

Schlüsselaktivitäten

– Sichere, zuverlässige und bedarfsgerechte Infrastruktur bereitstellen.
– Netzwerke planen und betreiben.
– Zugbetrieb durchführen.
– Verkehrsstationen betreiben.
– Gewerbeflächen vermieten.

OUTPUTS¹⁾**Betriebsleistung**

– Rund 1,1 Mrd. Trkm

Stationshalte

– 155,6 Mio.

Vermietete Flächen

– Rund 0,9 Mio. m²

OUTCOMES²⁾**EBIT**

– Fahrweg: – 1.098 Mio. €
– Personenbahnhöfe: – 150 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit (2022)

– Fahrweg: ZI von 3,9
– Personenbahnhöfe: ZI von 4,0

Kundenzufriedenheit

– Fahrweg: 3,6 (Schulnote)
– Personenbahnhöfe:
– Verkehrsstation (Reisende / Besucher:innen): 2,5 (Schulnote)
– Verkehrsstation (EVU, Aufgabenträger und Bundesländer): 2,8 (Schulnote)
– Mieter: 2,2 (Schulnote)

Lärmsanierte Strecke gesamt

– 2.255 km

Pünktlichkeit

– 88,9%

Abfall (Fahrweg)

– 6.452 Tsd. t

Anlagenqualität (Personenbahnhöfe)

– 2,77 (Schulnote)

Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

²⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

90 % des Gesamtumsatzes). Die Trassenpreise sind transparent durch ein von der BNetzA reguliertes Trassenpreissystem (TPS) festgelegt.

DB InfraGO strebt eine hohe Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit an und stellt einen diskriminierungsfreien Zugang zu Trassen und Serviceeinrichtungen sicher. Sie ist für das Management des Infrastrukturbetriebs verantwortlich. Dazu gehören die Fahrplanerstellung in enger Zusammenarbeit mit den Kunden, die Betriebsführung sowie das Baumanagement und die Instandhaltung. Die Kostenstruktur des Geschäftsbereichs Fahrweg ist fixkostenlastig. Zu den größten Kostentreibern gehört insbesondere das Streckennetz. Der Ressourcenverbrauch für Betrieb und Instandhaltung der Infrastrukturanlagen wird maßgeblich durch spezifische Ausstattungsmerkmale, Anforderungen an betriebliche Öffnungszeiten und den Rationalisierungsgrad in der Betriebsdurchführung beeinflusst. Da sich die Dimensionierung der Infrastruktur nur längerfristig durch Neu- und Ausbaumaßnahmen bzw. gezielten Rückbau verändert, ist eine optimale Auslastung der Infrastruktur für den wirtschaftlichen Erfolg von entscheidender Bedeutung. Die Auslastung wird durch die Betriebsleistung gemessen. Im Sinne einer relativen Netzauslastung lässt sich diese Mengengröße den Streckenkilometern gegenüberstellen. Eine hohe Qualität und Verfügbarkeit erfordert außerdem eine vorausschauende integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie.

DB InfraGO ist auch der größte Bahnhofsbetreiber Europas. Neben der Entwicklung, dem Bau und dem Betrieb von Bahnhöfen vereint der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe auch vielfältige mobilitätsorientierte Dienstleistungen am Bahnhof. Mit rund 853.000 m² Mietfläche zählt DB InfraGO zudem zu Deutschlands größten Gewerbevermietern. An den Bahnhöfen halten täglich Züge von rund 120 EVU. Um ein hohes Maß an Qualität sicherzustellen, werden besondere Schwerpunkte in den Bereichen Aufenthaltsqualität und Kundenangebot gesetzt. Zudem kümmern sich unsere Bahnhofsmanagements vor Ort um den reibungslosen Betriebsablauf. Das Bahnportfolio zeichnet sich durch eine hohe Flächenpräsenz aus. Die Ausgestaltung der entwickelten Produkte und Dienstleistungen sowie die bauliche Dimensionierung der Bahnhöfe orientieren sich an den Bedürfnissen unserer Kund:innen sowie der wirtschaftlichen Stabilität der Infrastruktur. Umsätze im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden im Wesentlichen aus Stationshalten (reguliert) in den Verkehrsstationen und aus der Vermietung von Gewerbeflächen (nicht reguliert) generiert. Die Aufwandsseite ist durch einen hohen Fixkostenanteil geprägt. Die wichtigsten Partner auf der Regulierungsseite sind die BNetzA und das EBA.

MÄRKTE UND STRATEGIE

Die Nachfrage im Personenverkehr ist wieder hoch. Im Güterverkehr belastet u. a. die konjunkturelle Situation die Leistungsentwicklung. Für die kommenden Jahre wird ein weiter steigender Kapazitätsbedarf aus einem Nachfragewachstum im Güterverkehr sowie deutlich erhöhtem Verkehrsaufkommen im Personenverkehr erwartet. Generalsanierungen im Hochleistungsnetz führen kurzfristig zu Kapazitätsverknappung, stützen gleichwohl langfristig das Wachstum.

Die kunden- und marktgerechte Weiterentwicklung der Infrastruktur soll dem gesamten Eisenbahnverkehrssektor die Ausschöpfung von Wachstumspotenzialen ermöglichen. Mit diesem Ziel sind in die [Strategie Starke Schiene](#) 52 ff. die strategischen Schwerpunktthemen von DB InfraGO eingeflossen.

Der Geschäftsbereich Fahrweg soll hierbei die infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen für die Realisierung der Starke Schiene als Kapazitätsmanager schaffen. Zielsetzung ist der Betrieb eines hochverdichteten und hochverakteten, leistungsfähigen Netzes, der durch die konsequente Sanierung, gezielte Ertüchtigung und perspektivische Erweiterung der Netzkapazität gewährleistet werden soll. Hierauf zahlen auch die angestrebte Umsetzung der [Digitalen Schiene Deutschland \(DSD\)](#) 65 f., die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Organisation sowie die bessere Nutzung und Verfügbarkeit der bestehenden Kapazitäten ein.

Ziel für den Personenverkehr ist die Verdoppelung der Verkehrsleistung. Den Bahnhöfen kommt hierbei eine zentrale Rolle zu. Denn sie sind die Tore zur nachhaltigen Mobilität auf der Schiene. Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe hat sich das strategische Ziel gesetzt, als gesellschaftlichen Beitrag für alle Menschen in Deutschland den Anschluss an ein lebenswertes Land zu schaffen.

Zur Erreichung der Ziele in beiden Geschäftsbereichen umfasst die Strategie von DB InfraGO im Wesentlichen vier strategische Ausbaufelder:

- **Robuster:** Durch Erneuerung und Digitalisierung sowie den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur streben wir perspektivisch die Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebots-erweiterungen bereitstellen zu können. Dies wirkt der Überlastung und Überalterung der Infrastruktur entgegen und ermöglicht mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene. Zentrales Element der Strategie ist die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes, das neben der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch das Kundenerlebnis und die Planbarkeit der investiven Maßnahmen steigern soll. So ist es das erklärte Ziel, über eine Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore das hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das



System Schiene zu entwickeln. Hierbei sind mehrere Elemente neu und entscheidend. So sollen die Baumaßnahmen jeweils gebündelt werden, um eine Strecke nach einmaliger Sperrung dann über viele Jahre hinweg nahezu baufrei zu halten. Um dabei die Einschränkungen zu minimieren, werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert. Damit die Strecken auch nach der Sanierung zuverlässig bleiben, setzen wir auf Prävention. Ziel ist es, Störungen zu erkennen und zu beseitigen, noch bevor sie auftreten oder eine Beeinträchtigung im Betrieb hervorrufen. Darüber hinaus soll die Gesamtleistungsfähigkeit des Hochleistungsnetzes durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Kapazität in den Knoten sichergestellt werden. Im Rahmen der Erneuerungsarbeiten werden, soweit möglich, bereits Vorarbeiten für die Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland geleistet und die Strecken »ESTW/DSTW und DSD Ready« vorgerüstet. Neben der Hochrüstung der besonders hochbelasteten Strecken im Hochleistungsnetz ist der Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur die Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Entsprechend muss auch das Flächennetz als Basis leistungsfähig betreibbar bleiben bzw. werden. Weiterhin werden wir unsere Infrastruktur gezielt durch Neu- und Ausbau sowie durch Streckenelektrifizierung erweitern und so die erforderlichen Kapazitäten für die Umsetzung des [Deutschland-Takts](#)  47 schaffen. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe verbessern wir mit einheitlichen Produktionsstandards kontinuierlich die wahrnehmbare Qualität an unseren Bahnhöfen und im Umfeld. Durch Standardisierung und zunehmende Digitalisierung werden Prozesse verschlankt, Instandhaltungsmaßnahmen optimiert und eine Umstellung auf zustands- und bedarfsorientierte Produktionskonzepte vorgenommen. Für die angestrebte Verkehrsverlagerung und den Anstieg der Reisendenzahlen investieren wir in neue Bauprojekte und entwickeln tragfähige Kapazitätskonzepte, um eine robuste, attraktive und sichere Infrastruktur sicherzustellen.

- **Schlagkräftiger:** Wir setzen verschiedene Maßnahmen, u. a. der Lean-Exzellenz und Digitalisierung, um, die die Basis für an den Kunden ausgerichtete schlagkräftige und stabile Prozesse schaffen und eine effiziente Organisation ermöglichen sollen. Im Rahmen der Lean-Exzellenz-Transformation werden wir eine lean denkende und handelnde Organisation etablieren, die sich durch weiterentwickelte kulturelle Aspekte sowie ein ausgeprägtes Lean Mindset bei allen Mitarbeitenden auszeichnet. Dies schafft die Basis für eine exzellente Leistung und kontinuierliche Verbesserung der Prozesse. Unsere Prozesse beginnen bei

den Kund:innen und ihren Anforderungen, hierfür entwickeln wir schlagkräftige Lösungen zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit. Die Einführung eines flächendeckenden Performance-Managements für alle Organisationseinheiten schafft Transparenz über relevante Kennzahlen und ermöglicht eine klare Steuerung entlang unserer Prozesse. Im Rahmen der Performance-Management-Weiterentwicklung setzen wir einen weiteren Schwerpunkt auf das Thema Führungsexzellenz. Dadurch werden wir die Führungsleistung der Führungskräfte stärken und somit auch die Prozessperformance sowie Mitarbeitendenzufriedenheit nachhaltig verbessern.

- **Moderner:** DB InfraGO nimmt in Bezug auf die Themen Deutschland im Takt sowie europäische Korridore unterstützende Aufgaben wahr. Wachsende Robustheit und damit steigende Kapazität sind hierfür wichtige Voraussetzungen. Für unsere Gäste an den Bahnhöfen möchten wir zudem die Aufenthaltsqualität steigern. Wir wollen Bahnhöfe noch umfassender und besser in das Reisen und den Alltag der Menschen integrieren und mit passenden Angeboten den Aufenthalt attraktiv machen. Wir optimieren die [Reisendeninformation](#)  155f. und entwickeln unsere Wegeleitung weiter, damit Reisende und Gäste aus dem Quartier sich optimal zurechtfinden. Wir bauen das [WLAN an Bahnhöfen](#)  156 weiter aus. Mit der [Initiative Smart City](#)  156f. machen wir Bahnhöfe und ihre Umgebung lebenswerter. Wir entwickeln innovative Nutzungskonzepte für Bahnhöfe, denken Bahnhofsquartiere neu und sorgen für vernetzte, nachhaltige Mobilität. Dazu gehören neue Services wie Smart Locker, Möglichkeiten für mobiles Arbeiten am Bahnhof, attraktive Vorplatzgestaltung inkl. Sharing-Flächen für die Anschlussmobilität oder auch Micro-Hubs in der City-Logistik.
- **Grüner:** Zentrale Hebel im Bereich der Infrastruktur auf dem Weg zur Klimaneutralität sind u. a. die weitere Elektrifizierung von Strecken – auch mittels innovativer Ansätze wie [Oberleitungsinseln](#)  74 und Umgestaltung der eigenen Produktionsprozesse. Wir setzen auf ein [nachhaltiges Vegetationsmanagement](#)  Nr. 116, auf Umweltschutzmaßnahmen, auf [Ressourcenschutz](#)  79ff. durch Initiativen zur Förderung kreislaufwirtschaftlicher Ansätze und auf [Lärmschutz](#)  82f. Darüber hinaus werden treibhausgasreduzierende Maßnahmen, etwa in der Gebäudebewirtschaftung, umgesetzt. Zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks an unseren Bahnhöfen streben wir die Verringerung der CO₂e-Emissionen, die Vergrünung unseres Materialverbrauchs im Einklang mit der Kreislaufwirtschaft sowie eine Ausweitung der Biodiversität an. Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe wollen wir bis 2025 unsere absoluten Scope-1- und Scope-2-Emissionen gegenüber

2019 um 81% reduzieren. Dies erreichen wir u. a. durch den Einsatz von **100% Ökostrom** grün **Nr. 147** sowie durch die Vergrünung unseres Wärmeverbrauchs. Auch unseren Energieverbrauch reduzieren wir stetig durch Energieeffizienzmaßnahmen wie z. B. **LED-Tausch** grün **Nr. 50**. Zudem setzen wir auf neue Konzepte der Anschlussmobilität; diese reichen von digitalen Angeboten wie der **App DB Rad+** blau **157** über den Fahrradreparaturservice **Radfix** grün **Nr. 151** bis hin zum Ausbau von **Bike+Ride-Stellplätzen** grün **Nr. 156**. In 2023 wurden an rund 80 Bahnhöfen neue Stellplätze errichtet. Zusätzlich verproben wir einen **nachhaltigen Bauansatz** grün **Nr. 6** mit »Der Kleine Bahnhof« blau **157**. Mit dem **Forschungsprojekt BALIN** blau **78** erforschen wir mögliche Auswirkungen von Bahnbeleuchtungen auf Insekten. Gemeinsam mit der französischen Staatsbahn SNCF haben wir in der Charta zur »Sustainable Railway Station« blau **157** Kriterien festgelegt, die einen nachhaltigen Bahnhof ausmachen, von der Reduktion des Energieverbrauchs bis zur Barrierefreiheit der Infrastruktur.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Zugangsberechtigten, insbesondere den EVU zugute. Die im europäischen Vergleich teilweise über die Vorgaben des unionsrechtlichen Rahmens hinausgehende Umsetzung in das nationale Recht sowie eine intensive Regulierungspraxis der BNetzA stellen neben den gesetzlichen Entflechtungsregeln und den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Unabhängigkeit sowie die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN DB-SCHIENENINFRASTRUKTUR / in Deutschland	Veränderung			
	2023	2022	absolut	%
Infrastrukturkunden	464	453	+11	+2,4
Konzerninterne Bahnen	17	17	-	-
Konzernexterne Bahnen	447	436	+11	+2,5
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.117	1.133	-16	-1,4
Konzerninterne Bahnen	679,7	713,2	-33,5	-4,7
Konzernexterne Bahnen	437,7	419,8	+17,9	+4,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	39,2	37,1	+2,1	-
Stationshalte in Mio. Stopps	159,6	159,8	-0,2	-0,1
Konzerninterne Bahnen	111,8	114,7	-2,9	-2,5
Konzernexterne Bahnen	47,8	45,1	+2,7	+6,0

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.
Werte inkl. Usedomer Bäderbahn (UBB). Die UBB ist nicht Bestandteil von DB InfraGO.

- Die Trassennachfrage war 2023 im Vergleich zum Vorjahr infolge der u. a. konjunkturbedingt schwachen Entwicklung im Schienengüterverkehr sowie deutlich höherer Auswirkungen von Sonderereignissen (z. B. Streiks, Unwetter) rückläufig. 2023 gewannen konzernexterne Bahnen weiter an Marktanteilen, während die Nachfrage der konzerninternen Bahnen insgesamt zurückging.
- Die Anzahl der Stationshalte in 2023 war leicht rückläufig. Die Gründe dafür sind Streikauswirkungen, witterungsbedingte Einflüsse sowie eine anhaltend hohe Bautätigkeit.

Transformation in ein Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das BMDV und der DB-Konzern Pläne für ein neues Hochleistungsnetz zur nachhaltigen Erhöhung von Qualität und Zuverlässigkeit der Infrastruktur vorgestellt. Das Hochleistungsnetz wird die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland umfassen. Aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung wird die Länge zum Ende des Jahrzehnts über 9.000 km umfassen.

Ein Instrument zur Transformation in das Hochleistungsnetz sind sog. Generalsanierungen, bei denen alle überalterten und störanfälligen Anlagen ersetzt und verbessert werden. Für die Generalsanierung der hochbelasteten Korridore gelten zwei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg sowie
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit.

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit zielt darauf ab, die Kapazität einer Strecke für den geplanten Betrieb zu verbessern und die Betriebsqualität zu steigern, während die Erhöhung der Restleistungsfähigkeit darauf abzielt, die Kapazität im Störfall zu erhöhen und die Redundanz der Infrastruktur zu verbessern.

Die Erfahrungen mit der Generalsanierung mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Netz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienenkorridors wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim–Frankfurt) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich–Oberhausen sowie Hamburg–Berlin ausgewählt. In einem mehrmonatigen gemeinsamen Prozess mit der Branche hat die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) Kriterien für die Auswahl und zeitliche Abfolge der Generalsanierungsmaßnahmen abgeleitet. Der hieraus abgeleitete Vorschlag für die weitere Abfolge ab 2026 liegt dem BMDV vor und ist Gegenstand intensiver Gespräche. Durch die Generalsanierungen werden sich die Zuverlässigkeit und (Rest-)Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern.

HOCHLEISTUNGSINSTANDHALTUNG

Ein weiteres Instrument zur Transformation ist die Einführung eines neuen Bewirtschaftungsregimes. Das gesamte Hochleistungsnetz wird sukzessive mit einer optimierten Instandhaltung mit vier wesentlichen Wirkhebeln bewirtschaftet.

Mittels Hochleistungsprävention wird das Hochleistungsnetz auf datenbasierten und intelligenten Lebenszyklusmodellen konsequent präventiv gepflegt. Für eine besonders schnelle Entstörung werden in den Regionen dedizierte Steuerungszentren mit direkter Anbindung an die operativen Entstörtrupps eingerichtet. Darüber hinaus werden die internen Bereitschaften gestärkt und weitere Standorte für Bahnübergangsposten eingerichtet. Im Rahmen einer Digitalisierungsoffensive wird die Instandhaltung durch den umfangreichen Einsatz von Sensorik und Prognosen unterstützt.

Durch die Erhöhung des präventiven Instandhaltungsbudgets um 2,6 Mrd.€ im Zeitraum 2024 – 2030 wird die Betriebslage bereits kurzfristig hochlaufend stabilisiert und verbessert. Über den bereits laufenden Rollout erster Sensorik und den Aufbau eines ersten Steuerungszentrums werden Verfügbarkeitserhöhende Effekte erwartet.

Umsetzung Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Der Erhalt und die Modernisierung der Bestandsinfrastruktur wird mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III  273f. fortgeführt. Ein Investitionsschwerpunkt war 2023 weiterhin die Erneuerung des Oberbaus (Gleise und Weichen). Die aktuellen Preissteigerungen stellen Herausforderungen bei der Umsetzung der Modernisierung der Bestandsinfrastruktur dar. Vor diesem Hintergrund soll die Bestandsnetzfinanzierung ab 2024 deutlich ausgeweitet werden. Hierfür soll nach Verabschiedung des Bundeshaushalts 2024 und der BSWAG-Novelle für 2024 ein Nachtrag zur bestehenden LuFV abgeschlossen werden. Ab 2025 wird eine weiterentwickelte Vereinbarung angestrebt (Leistungsvereinbarung InfraGO), die 2024 mit dem Bund verhandelt werden soll.

Kostenüberprüfung zu Stuttgart 21

Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 13. Dezember 2023 über die Ergebnisse der gutachterlich begleiteten Termin- und Kostenüberprüfung für das Projekt Stuttgart 21 beraten. Hintergrund der im Herbst 2023 begonnenen Überprüfung war v. a. die stark gestiegene Inflation im Baubereich. Der Gesamtwertumfang von Stuttgart 21 hat sich auf 10,953 Mrd.€ erhöht. Darin sind jetzt auch 153 Mio.€ der Schlichtungsmaßnahmen enthalten. Ursachen für die aktuelle Entwicklung sind Markteffekte in einem schwierigen globalen Umfeld, Herausforderungen aus der Einzigartigkeit im Ausbau des Bahnhofs und des Projekts sowie die derzeit zu beobachtende schwache Resonanz auf unsere Ausschreibungen

und somit mangelnde Konkurrenz unter potenziellen Auftragnehmern. Zusätzlich zum neuen Gesamtwertumfang von 10,953 Mrd.€ hat der Aufsichtsrat die Bildung einer ergänzenden Vorsorge von 500 Mio.€ beschlossen, die weitere Risiken und Prognoseunsicherheiten abdecken kann.

Erstellung Fahrplan 2024

Für den Netzfahrplan 2024 sind rund 91.000 Trassenanmeldungen eingegangen (+ rund 2%). Die Situation um die vorhandene Trassenkapazität ist daher noch einmal angespannter als im Vorjahr. Dabei gab es auch Anmeldekongflikte, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere EVU denselben Zeitslot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Während die Anzahl der Anmeldekongflikte nur leicht stieg, hat sich die Anzahl der Kapazitätskongflikte auf insgesamt 111 ungefähr verdoppelt. Ein Kapazitätskongflikt entsteht im Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskongflikt werden für eine Verkehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskongflikte im Fahrplan 2024 ist durch die Generalsanierung der Riedbahn entstanden. In der Folge mussten dadurch deutlich mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr. Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter zunimmt, zeigen v. a. die Trassenanmeldungen von konzernexternen EVU. Ihr Anteil im Schienenpersonenfernverkehr hat sich um rund 43% erhöht, obwohl die Anmeldungen des Sektors gleichzeitig nur um rund 14% stiegen. Im Schienenpersonennahverkehr stieg die Zahl der Anmeldungen konzernexterner EVU um rund 13%, während der Gesamtmarkt leicht zurückging. Auch im Schienengüterverkehr sind konzernexterne EVU deutlich stärker gewachsen (+45%) als der Gesamtmarkt (+12%). Der Fahrplanprozess unterliegt einem sehr strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht. Der Netzfahrplan für das Jahr 2023/2024 ist im November 2023 fristgerecht fertiggestellt worden.

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Seit Sommer 2022 läuft ein vorsorgliches Programm zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Programms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Nach derzeitigem Kenntnisstand waren schadhafte Betonschwellen Ursache des tragischen Unfalls. Direkt nach einem ersten Verdacht eines möglichen Herstellungsfehlers als Unfallursache hatte der DB-Konzern ein Sonderinspektionsprogramm für Betonschwellen durchgeführt. Zunächst waren hiervon rund 200.000 Betonschwellen einer bestimmten Bauart und eines bestimmten Herstellers betroffen.

Zusätzliche materialtechnische Untersuchungen zeigten teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit der Betonschwellen dieses Herstellers. Weitere Detailuntersuchungen zeigen, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden gewesen sein könnte. Daraufhin hat der DB-Konzern im November 2022 weitere rund 130.000 Betonschwellen, für deren Herstellung die gleiche Gesteinsart verwendet wurde, bundesweit überprüft. Die Überprüfungen wurden auf weitere Hersteller ausgeweitet.

Sind Betonschwellen bei Inspektionen auffällig, werden sie schnellstmöglich ausgewechselt. Um die Sicherheit im Bahnbetrieb zu gewährleisten, können die Züge bis zum Austausch in den betroffenen Streckenabschnitten nur mit geringerer Geschwindigkeit fahren. Teilweise müssen Strecken auch schon vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten gesperrt werden.

Der DB-Konzern hat zudem einen Kreis DB-interner und -externer Expert:innen eingerichtet, um mögliche weitere präventive Maßnahmen zur Inspektion und Instandhaltung von Betonschwellen fortlaufend zu prüfen. So wurden im April 2023 die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen nochmals verschärft. Erkenntnisse aus den bisherigen Inspektionen und Untersuchungen wurden zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse weiter anzuheben. Demnach gelten künftig strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Betonschwellen, für deren Herstellung die identifizierte Gesteinsart verwendet wurde. Auch 2024 werden weiterhin präventiv schadhafte Betonschwellen ausgetauscht.

Den betroffenen EVU ersetzt der DB-Konzern den tatsächlich eingetretenen Schaden, der im Zusammenhang mit dem Austausch von Betonschwellen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht. 2023 hat die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) Zahlungen an DB-konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. insgesamt 13,5 Mio. € vereinbart.

Entwicklung der Infrastruktur

2023 flossen rund 16,4 Mrd. € in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind u. a. LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag) i. H. v. 6,8 Mrd. €, rund 3,7 Mrd. € für die Instandhaltung, 2,3 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans sowie Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), DSD oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 3,6 Mrd. €.

Zudem sind Vorleistungen der DB-Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in 2023 i. H. v. rund 2,6 Mrd. € enthalten. Temporär werden mit zusätzlichen Eigenmitteln die Ersatz-

investitionen (z. B. zum Ausgleich der Inflationseffekte) und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen, die gleichfalls in den Erhalt der Schienenwege fließen, vorfinanziert. Diese Vorleistungen sollen 2024 durch Bundesmittel abgelöst werden.

Wesentliche Entwicklungen beim Ausbau und bei der Erneuerung des Schienennetzes waren 2023 u. a.:

- **Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung:** Auf Fehmarn haben im Herbst 2023 die ersten Bauarbeiten für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung begonnen. Bauvorbereitend werden Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt umgesetzt und Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen hergerichtet. In einzelnen Abschnitten des Projekts wird seit 2023 im Rahmen der durch die Beschleunigungskommission Schiene vorgesehenen Pilotierung von integrierter Projektabwicklung bei DB-Projekten das »Partnerschaftsmodell Schiene« angewendet. Hierbei arbeiten alle am Bau beteiligten Partner bereits ab einer frühen Leistungsphase eng zusammen. Der frühe Austausch zwischen DB-Konzern, Baufirmen, Behörden und weiteren Partnern soll früh Expert:innenwissen für optimiertes Planen und Bauen im Projekt zusammenbringen.
- **Neubaustrecke Dresden–Prag:** Die Vorzugsvariante steht fest. Zwischen Sachsen und Tschechien wird ein rund 30 km langer Tunnel geplant. Hinzu kommen weitere kapazitätserhöhende Maßnahmen zwischen Dresden und Heidenau. Am 20. November 2023 wurde die Vorzugsvariante der Region vorgestellt, danach haben die Bürger:innen sowie Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, sich zu der Vorzugsvariante des DB-Konzerns zu äußern. Anschließend gehen die Ergebnisse der Vorplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der »parlamentarischen Befassung« an den Deutschen Bundestag. Seit dem Frühjahr 2023 können sich die Bürger:innen der Region in Heidenau in einer multimedialen Ausstellung über die tschechisch-deutsche Zusammenarbeit, den Streckenverlauf, die Geologie und den Tunnelbau informieren und in den Austausch gehen.
- **Wiederaufbau nach der Flutkatastrophe im Ahrtal und in der Eifel:** Im April 2023 konnte auf einem 24 km langen Abschnitt die Eifelstrecke zwischen Kyllburg und Gerolstein in Rheinland-Pfalz wiederhergestellt werden. Dabei wurden die bei der Flutkatastrophe zerstörten Gleise sowie neun Brücken saniert. Parallel zogen die Bauteams viele Kilometer Kabel für neue Technik und Signale. Errichtet wurden sechs moderne Stellwerksmodule. Im September 2023 begann der Wiederaufbau des von der Flut im Ahrtal vollständig zerstörten Streckenabschnitts zwischen Walporzheim und Ahrbrück. Zugleich wird die Strecke elektrifiziert und ausgebaut. Ende 2025 ist die Strecke wieder durchgehend befahrbar.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

- **Stuttgart 21:** Im künftigen Durchgangsbahnhof wurde im Juni 2023 die letzte der insgesamt 28 Kelchstützen betoniert, bis Ende 2023 wurde das Dach der Bahnhofshalle geschlossen. Im September 2023 erfolgte am Flughafen der letzte Tunneldurchschlag im Projekt, insgesamt sind damit rund 56 km Tunnel aufgefahren. Den Schwerpunkt der Arbeiten bildet inzwischen die Herstellung der festen Fahrbahn und der eisenbahntechnischen Ausrüstung.
- **Lärmschutz an Schienenwegen:** Im besonders stark vom Schienenverkehrslärm betroffenen Mittelrheintal startete der DB-Konzern Anfang 2023 mit dem Bau von Lärmschutzwänden in 20 Kommunen. Um die Bürger:innen nachhaltig von Schienenverkehrslärm zu entlasten, entstehen im Mittelrheintal insgesamt rund 27 km Schallschutzwände. Für rund 22.000 Menschen wird es so spürbar leiser. Dafür werden insgesamt mehr als 130 Mio. €, hauptsächlich aus Bundesmitteln, investiert.
- **Zweite S-Bahn-Stammstrecke München:** Am 31. Oktober 2023 wurde der letzte ausstehende Planfeststellungsbeschluss durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt. Für den Planfeststellungsabschnitt 3 (Ost), der den östlichen Tunnelabschnitt zwischen Isar und Ostbahnhof umfasst, besteht damit Baurecht. Durch die optimierten Planungen im Ostabschnitt gibt es künftig mehr Kapazität und Sicherheit bei weniger Beeinträchtigungen für die Anwohner:innen während der Bauzeit. Die Optimierungen umfassen die neue Lage der Station Ostbahnhof an der Friedenstraße – anstatt unter dem Orleansplatz – eine neue Trassenlage und das neue Flucht- und Rettungskonzept. Damit die Bauarbeiten zügig starten, wurde im Oktober 2023 die Ausschreibung der Bauleistung für die Vergabe des Tunnelabschnitts Ost mit der Station Ostbahnhof veröffentlicht.

BAUBEGINNE 2023	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden	– Umbau Bahnhof Zossen
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung)	– 2-gleisiger Aus-/Neubau Bad Schwartau – Puttgarden und zusätzliche Überholgleise im Lübecker Güterbahnhof – 2. Baustufe: Umbau Gleisanlagen Hauptbahnhof Magdeburg Spurplan Süd bis Bahnhof Magdeburg-Buckau inkl. Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Hallische Straße, Teilneubau Eisenbahnüberführung Carl-Miller-Straße und Anpassung der Personenverkehrsanlage Magdeburg Hasselbachplatz (PFA 80)
Knoten Magdeburg	– Optimierung Spurplan und Erhöhung der Geschwindigkeit sowie Umbau der Oberleitungsanlage im Abschnitt Peißen – Reußen (PFA 3)
Knoten Halle/Leipzig	

Daneben befanden sich 2023 folgende Bedarfsplan- und GVFG-Projekte im Bau:

IM BAU BEFINDLICHE PROJEKTE 2023	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Ausbaustrecke Stelle – Lüneburg	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt (VDE 8.1)	– 4-gleisiger Ausbau Forchheim – Eggolsheim (PFA 19) – 4-gleisiger Ausbau Eggolsheim – Strullendorf (PFA 21) – Vorabmaßnahmen Knoten Bamberg (z. B. Bauzwischenzustand und Bahnsteigverlängerung)
Ausbaustrecke (ABS) Leipzig – Dresden (VDE 9)	– 3. Baustufe: Ausbaustrecke Zeithain – Leckwitz (moderne Stellwerksanpassung, Streckengeschwindigkeit auf 200 km/h)
Ausbaustrecke (ABS) Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig / Dresden	– Chemnitz – Chemnitz-Kappel (Erneuerung Oberleitung, Signalanlagen, Lärmschutz) – Ausbau Gaschwitz – Werdau (Ausbau mit moderner ESTW-Technik, Erneuerung Oberbau sowie Leit- und Sicherungstechnik für Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h, Gesamtinbetriebnahme)
Ausbaustrecke (ABS) Ludwigshafen – Saarbrücken	– Ausrüstung der Strecke mit ETCS
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Stuttgart – Ulm – Augsburg	– Stuttgart 21 (inkl. GVFG-Nahverkehrsanteil)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe – Offenburg – Freiburg – Basel (1. und 2. Baustufe)	– 4-gleisiger Ausbau Karlsruhe – Rastatt Süd inkl. Tunnel Rastatt (Streckenabschnitt 1) – 4-gleisiger Ausbau Müllheim – Auggen (PFA 9.0) – 4-gleisiger Ausbau Haltingen – Basel (PFA 9.2) – Basel Bad Bahnhof (PFA 9.3)
Ausbaustrecke (ABS) (Amsterdam) – Grenze Deutschland/Niederlande – Emmerich – Oberhausen	– 3-gleisiger Ausbau Oberhausen – Emmerich und Blockverdichtung, Ausrüstung mit ETCS
Knoten Frankfurt am Main	– 2. Baustufe Frankfurt am Main (Neubau 3. Niederräder Brücke)
Knoten Berlin (Dresdner Bahn)	– Wiederaufbau der 2-gleisigen Strecke zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde für 140 km/h
Kombinierter Verkehr	– Drehscheibe Rhein/Ruhr (Schwungefahrt Schiene-Schiene-Umschlag, Anbindung Schiene-Straße-Umschlag) – U-Bahnhof Karlsruhe (Verlängerung des Umschlagmoduls auf eine kranbare Nutzlänge von 750 m in zwei Baustufen)
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hanau – Würzburg/Fulda – Erfurt	– ESTW Gelnhausen und Vorabmaßnahmen: Neubau Straßenüberführung, Personenunterführung – Umbau Verkehrsstation Dortmund Hauptbahnhof – 4-gleisiger Ausbau PFA 1.2: Leverkusen (Chempark) – Leverkusen-Küppersteg und 4-gleisiger Ausbau PFA 1.3: Leverkusen-Rheindorf – Langenfeld-Berghausen – ESTW Düsseldorf
Rhein-Ruhr-Express	– Elektrifizierung Angermünde – Passow (PFA 1)
Ausbaustrecke (ABS) Angermünde – Stettin	– Zusätzliche Gleise in den Bahnhöfen Schnega und Salzwedel
Ausbaustrecke (ABS) Uelzen – Stendal – Magdeburg – Halle (Ostkorridor Nord)	
Ausbaustrecke (ABS) Stuttgart – Singen – Grenze Deutschland/Schweiz (Gäubahn)	– 2-gleisiger Ausbau Horb – Neckarhausen
740-m-Netz	– Ausbau der Überholgleise auf 740 m
Weddeler Schleife	– 2-gleisiger Ausbau Abzweig Weddel – Bahnhof Fallersleben
Knoten Hamburg	– 2-gleisiger Ausbau/1-gleisiger Neubau S4 Hamburg – Ahrensburg – Bad Oldesloe inkl. Neubau von Verkehrsstationen
Ausbaustrecke Köln – Aachen	– Verlängerung Gleis 13 im Bahnhof Aachen Rothe Erde
Knoten Köln	– 6-gleisiger Ausbau südlich Gummersbacher Straße bis Abzweig Köln/Bonn Flughafen Nord (Bestand sind 4 Gleise)
Ausbaustrecke (ABS) Knappenrode – Horka	– Beginn ETCS-Ausbau
S-Bahn Rhein-Main	– 4-gleisiger Ausbau Bad Vilbel – Frankfurt am Main West 1. Baustufe
Nahschnellverkehr Rhein-Neckar	– 1. und 2. Baustufe: Stationsmaßnahmen

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

IM BAU BEFINDLICHE
PROJEKTE 2023

S-Bahn Nürnberg	– 2. Baustufe: 4-gleisiger Ausbau S-Bahn Nürnberg – Forchheim – Bamberg
S-Bahn München	– Bau einer neuen Stammstrecke zwischen Bahnhof Laim und Leuchtenbergring – 2. S-Bahn-Tunnel (Ausgangslage des Landes Bayern)
München S-Bahn (Erdinger Ringschluss)	– 2. Baustufe: 1. BA Flughafen München – Schwaigerloh (Neubau 2-gleisige elektrifizierte Strecke inkl. Wendeanlage in Schwaigerloh)
S-Bahn Berlin	– S21 (1. Baustufe) – Erweiterung S-Bahn-Netz Berlin mit dem Bau einer Nord-Süd-Achse – Anschluss Berliner Hauptbahnhof in der Nord-Süd-Achse über zwei Äste mit dem Nordring der S-Bahn
Vom Hochwasser (2021) betroffene Strecken	– Elektrifizierung, Neu- und Ausbau von Abschnitten auf den Eifelstrecken und Ahrtalbahn

Am Jahresende 2023 befanden sich insgesamt 219 Bedarfsplan- und GVFG-Projekte in Planung und Bau (45 GVFG, 174 Bedarfsplan). Weitere Informationen zu den Projekten sind im [BauInfoPortal](#)  verfügbar.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg



RAHMENBEDINGUNGEN

Trassenpreise für 2024 genehmigt

Mit Beschluss vom 7. August 2023 hat die BNetzA die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2024 genehmigt. Die Steigerung der Trassenentgelte beträgt 3,5 % für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), 2,0 % für den Schienengüterverkehr (SGV) und 3,0 % für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zuvor hat die BNetzA das mit Beschluss vom 30. März 2023 abgeschlossene Entgeltverfahren erneut eröffnet. Ursächlich für diese Entscheidung war die am 25. April 2023 in Kraft getretene neunte Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), die abweichend vom Beschluss der BNetzA für das Fahrplanjahr 2023/2024 eine Erhöhung der Entgelte im SPNV um lediglich 1,8 % vorsieht. Letztendlich wurde jedoch die ursprünglich genehmigte Erhöhung von 3,0 % im SPNV auch durch den neuen Beschluss bestätigt.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens ein halbes Jahr andauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt; mit Ausnahme der Wiederherstellung der

Oströhre sind die Leistungen der bauausführenden ARGE mittlerweile abgeschlossen. Die Rheintalbahn ist im Frühjahr 2022 temporär umverlegt worden, um die havarierte Oströhre von oben mit einer offenen Baugrube sanieren zu können. Die Baugrubenumschließung ist erstellt, die Erdarbeiten haben begonnen und mit dem Abbruch der Tunnelvortriebmaschine wird 2024 begonnen. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.

UMWELTMASSNAHMEN



DB Netze Fahrweg bildet mit seiner Verantwortung für die Schieneninfrastruktur das Rückgrat für die Verkehrswende in Deutschland. Um diese Rolle nachhaltig zu stützen, intensiviert DB Netze Fahrweg seine Umweltschutzbemühungen.

- Neben der Fortführung der Lärmschutzaktivitäten wurden 2023 die [Ressourcenschutzziele](#)  79ff. für die Recyclinganteile unserer zentralen Ressourcen Schienenstahl, [Beton](#)  [Nr. 73](#) und [Gleisschotter](#)  [Nr. 51](#) in den Fokus genommen. Für jede Ressource wurde ein anspruchsvoller Hochlauf für den Einsatz recycelter Mengen bis 2030 festgeschrieben. Die Kennzahlen und der Prozess zur Erfassung der Mengen wurden definiert.
- Für das Klimaschutzziel arbeiten wir intensiv an der Umrüstung aller heute fossil beheizten und in 2040 noch benötigten Standorte. In 2023 wurden 14 Heizungen auf eine klimafreundliche Lösung umgerüstet. So wurden bspw. in vier kleineren Stellwerken in Köln Eifeltor Ölheizungen durch Wärmepumpen ersetzt und in den Stellwerken in Fischbach und Marktrechwitz wurden die Bestandsanlagen durch Pelletheizungen ersetzt. Ein Plan zur Umrüstung weiterer betroffener Heizungen wird auf Basis unserer Muster-Energieversorgungskonzepte aktuell erarbeitet.
- An drei Werkestandorten (Nürnberg, Duisburg und Karlsruhe) wurden leistungsstarke Photovoltaik-Anlagen errichtet, die in hohem Maße zur Deckung des jeweiligen Strombedarfs beitragen. Die mit knapp 340 Kilowatt-Peak (kWp) größte Anlage ist in Nürnberg in Betrieb und soll jedes Jahr rund 315 MWh erzeugen.
- Das Thema der klimarelevanten Emissionen aus Bau und Unterhaltung der Infrastruktur haben wir im Projekt »Railmap klimaneutrale Schieneninfrastruktur« untersucht und bewertet. Dazu haben wir eine erste Grobschätzung der derzeitigen Emissionen vorgenommen und verschiedene Dekarbonisierungspfade unter Berücksichtigung von Mengenhochläufen der Grundstoffindustrie und Bauwirtschaft diskutiert. Ebenso wurde in Forschungs- und Pilotprojekten nach Umsetzungsmöglichkeiten für grüne Bauverfahren und -materialien gesucht.

- Im Rahmen der Zukunftsinitiative Bahnbau haben wir mit Partnern aus Planern, Bauverbänden und Bahnbauindustrie das Cluster »Grünes Planen, Bauen und Betreiben« initiiert. In fünf verschiedenen Clustern bearbeiten wir gemeinsam Themen wie bspw. die Erhöhung der Recyclingquoten von Bahnbaumaterialien, geeignete Wege zur Ermittlung und Bewertbarkeit von CO₂e-Emissionen oder auch notwendige Initiativen zur Fort- und Weiterbildung unserer Mitarbeitenden i. S. d. grünen Bauens.

GR1 ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- > *Pünktlichkeit v. a. baubedingt schwächer.*
- > *Streiks und zusätzliche baubedingte Einschränkungen belasten Leistungsentwicklung.*
- > *Höhere Aufwendungen insbesondere für Instandhaltungsmaßnahmen (v. a. Vorleistungen für Bundesfinanzierung) sowie Kostensteigerungen treiben die deutlich schwächere Ergebnisentwicklung.*

Die Pünktlichkeit des DB-Konzerns sowie der Schiene in Deutschland entwickelte sich leicht rückläufig. Einer der Hauptgründe ist das hohe Störniveau im Bereich der Infrastruktur als Folge von überalterten und störanfälligen Anlagen. Dazu zählt auch ein ganzjährig hohes Niveau an Langsamfahrstellen aufgrund bestimmter Infrastrukturstörungen (u. a. Schadsschwellenthematik  149f.). Zudem zählten ein ins-

gesamt hohes Bauvolumen in Verbindung mit einer Vielzahl sehr kurzfristiger Baumaßnahmen sowie eine weiterhin hohe Auslastung der Schieneninfrastruktur v. a. im hochausgelasteten Engpassnetz zu wesentlichen Verspätungstreibern.

2023 sank die Kundenzufriedenheit von DB Netze Fahrweg. Die 230 Kunden, die an der Befragung teilnahmen, äußerten sich insbesondere zu Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit kritisch.

Die Betriebsleistung auf dem Netz ging leicht zurück. Negative Effekte aus streik- und stärkeren baubedingten Einschränkungen sowie fehlenden konjunkturellen Impulsen wurden durch eine fortschreitende Erholung im Personenverkehr nur teilweise kompensiert. Die Nachfrage bei konzernexternen Kunden stieg, was v. a. aus der Übernahme von Verkehren im Regionalverkehr resultierte. Bei konzerninternen Kunden war ein Rückgang, getrieben durch DB Regio und DB Cargo, zu verzeichnen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war insbesondere infolge zusätzlicher Belastungen und Instandhaltungsleistungen (v. a. Vorleistungen  150) im Zusammenhang mit Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit sowie des Wegfalls von Sondereffekten aus dem Vorjahr angespannt. Die bereinigten Ergebnisgrößen verschlechterten sich sehr stark und waren deutlich negativ:

- **Umsatz (+1,2% / +74 Mio. €):** leichter Anstieg, positive Preiseffekte wurden durch Effekte aus streik- und baubedingten Einschränkungen gedämpft.

DB NETZE FAHRWEG	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Pünktlichkeit Schiene DB-Konzern in Deutschland in %	90,1	90,9	- 0,8	-
Pünktlichkeit Schiene in Deutschland ¹⁾ in %	88,9	89,7	- 0,8	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	3,6	3,3	+ 0,3	-
Zustandsnote Gesamtnetz in Schulnote	3,0	3,0	-	-
Betriebslänge per 31.12. in km	33.351	33.356	- 5	-
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.116	1.132	- 16	- 1,4
davon konzernexterne Bahnen	437,7	419,8	+ 17,9	+ 4,3
Anteil konzernexterner Bahnen in %	39,2	37,1	+ 2,1	-
Gesamtumsatz in Mio. €	6.340	6.266	+ 74	+ 1,2
Außenumsatz in Mio. €	2.157	2.035	+ 122	+ 6,0
Anteil am Gesamtumsatz in %	34,0	32,5	+ 1,5	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	- 435	1.244	- 1.679	-
EBIT bereinigt in Mio. €	- 1.098	601	- 1.699	-
Operatives Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	- 1.244	505	- 1.749	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	10.746	8.969	+ 1.777	+ 19,8
Netto-Investitionen in Mio. €	2.830	1.738	+ 1.092	+ 62,8
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	56.084	52.510	+ 3.574	+ 6,8
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	54.551	52.128	+ 2.423	+ 4,6
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,9	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	21,4	20,7	+ 0,7	-
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.255	2.202	+ 53	+ 2,4

¹⁾ Konzernexterne und -interne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

- **Sonstige betriebliche Erträge (– 21,5% / – 295 Mio. €):** deutlicher Rückgang, u. a. infolge des Wegfalls von Erträgen aus Immobilienverkäufen im Vorjahr und geringeren Zuschüssen, v. a. für die Beseitigung von Hochwasserschäden infolge der Ahrtalflut 2021 sowie niedrigerer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen insbesondere für Maßnahmen zum Kapazitätsausbau und zur Qualitätsverbesserung sowie aus Kostensteigerungen:

- **Materialaufwand (+ 29,4% / + 791 Mio. €):** deutlicher Anstieg ist maßgeblich auf deutlich höhere Instandhaltungsleistungen zurückzuführen (insbesondere im Zusammenhang mit **Vorleistungen** ➤ 150 für Qualitäts- und Kapazitätsmaßnahmen, dem Austausch von **Betonschwellen** ➤ 149f. sowie inflationsbedingt). Zudem stiegen die Aufwendungen für Energie (v. a. preisbedingt; teilweise kompensierende Effekte aus der **Strompreisbremse** ➤ 46 sind im **außerordentlichen Ergebnis** ➤ 107ff. ausgewiesen) sowie für Grünpflege und Winterdienst.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+ 34,9% / + 522 Mio. €):** deutliche Zunahme resultierte u. a. aus der 2023 eingeführten **Konzernumlage** ➤ 106 und aus höheren Aufwendungen für IT-Leistungen sowie Schadenersatz.
- **Personalaufwand (+ 10,9% / + 402 Mio. €):** deutlicher Anstieg, tarifbedingt sowie infolge der höheren Mitarbeitendenzahl.
- **Abschreibungen (+ 3,1% / + 20 Mio. €):** ebenfalls inflationsbedingt leicht angestiegen.

Die Investitionen stiegen v. a. infolge höherer Investitionen in das Bestandsnetz spürbar an. Die Netto-Investitionen stiegen dabei infolge der Vorfinanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur für den Bund noch deutlicher an.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist maßgeblich durch Zugänge zur Bedarfsdeckung und Nachfolgesicherung, insbesondere in den Bereichen Instandhaltung, Bauprojekte sowie Betrieb, gestiegen.

Der Frauenanteil lag deutlich höher.

Die Gesamtkilometer lärmsanierter Strecke sind durch die weitere Umsetzung von Maßnahmen gestiegen.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

GRI RAHMENBEDINGUNGEN

Genehmigungsverfahren der Stationsentgelte 2024

Am 28. September 2023 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2024 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2024

mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,82 % (Schienenpersonennahverkehr) und 2,56 % (Schienenpersonenfernverkehr) genehmigt.

Bahnhofsprogramm

Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Konjunktur- und Handwerker:innenprogramm 2020 und 2021 wurde 2022 ein Programm zur Realisierung von Zukunftsbahnhöfen konzipiert, das derzeit bezüglich inhaltlicher Ausgestaltung und Finanzierung in Abstimmung mit den relevanten Partnern ist. Um einen leistungsfähigen, attraktiven Zugang zur Schiene zu gewährleisten und einen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele zu leisten, müssen Bahnhöfe gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen ganzheitlich entwickelt werden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen auch spürbare Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit haben. Das umfasst die eigentliche Verkehrsinfrastruktur, das Empfangsgebäude sowie die Anschlussmobilität und den Vorplatz. Die Maßnahmen sind auch erforderlich, um den hohen Nachholbedarf zu reduzieren. 2023 hat DB Netze Personenbahnhöfe mit Eigenmitteln begonnen, die ersten Bahnhöfe zu **Zukunftsbahnhöfen** ➤ 157 zu entwickeln.

ENTWICKLUNG DER INFRASTRUKTUR



Kapazitäts- und Frequenzmanagement

Die Bedeutung des Kapazitätsmanagements für die Bahnhöfe in Deutschland nimmt stetig zu. Um das prognostizierte Reisendenwachstum zu ermöglichen, muss die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe sichergestellt und mit geeigneten Maßnahmen weiterentwickelt werden. Der Deutschland-Takt fließt maßgeblich in die Reisendenprognose 2040 ein, auf deren Datengrundlage die Abschätzung etwaiger Kapazitätsbedarfe für die Bahnhöfe erfolgt.

Seit 2021 wurden bereits nahezu 280 Verkehrsstationen mittels eines Kapazitäts-Checks analysiert. Mithilfe der Kapazitäts-Checks wurden kapazitative Hindernisse und Engstellen standardisiert festgestellt und Maßnahmen zur Behebung eingeleitet. Einige Kurzfristmaßnahmen wurden bereits erfolgreich umgesetzt, wie bspw. das Beräumen von Bahnsteigen.

Im Rahmen der Kapazitäts-Checks wurden je nach benötigter Detailstufe makroskopische und mikroskopische Personenstromanalysen durchgeführt, um die Reisendenströme am Bahnhof zu simulieren. Für den Fall, dass an einer Station Bauprojekte bzw. Maßnahmen geplant sind, können deren Auswirkungen und Effekte auf die Personenströme mithilfe von Szenarien abgeschätzt werden.

Mit der Pilotierung der sog. Hochleistungsbahnsteige in Mannheim Hbf, Hamburg Hbf und Frankfurt-Galluswarte verproben wir die optimale Ausnutzung bestehender Bahnsteigflächen im Bestand. Durch eine Beräumung der Bahnsteige und die Anwendung eines einheitlichen Ordnungssystems an allen Bahnsteigen sollen die bestehenden Verkehrsflächen besser genutzt werden und die Reisenden sich dadurch besser auf den Bahnsteigen verteilen. Dies soll Engpässe und Überfüllungen verhindern. Zusätzlich wurden Decken- und Bodenbeklebungen angebracht und die Beschilderung erneuert und erweitert.

Das Frequenzmanagementsystem ist ein wichtiges Instrument zur Erkennung von Kapazitätsengpässen. Mit einer Echtzeitmessung mittels Videotechnik lassen sich ein Anstieg des Reisendenaufkommens frühzeitig erkennen und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von akuter Überfüllung ergreifen. Neben der Echtzeitmessung zur Vermeidung von Überfüllungen können die Videodaten dazu genutzt werden, längerfristige Maßnahmen abzuleiten oder deren Effekt zu verifizieren. Dadurch können im Zweifelsfall zum Teil umfangreiche und kostenintensive bauliche Maßnahmen vermieden werden. Per 31. Dezember 2023 waren 28 Bahnhöfe mit einem Frequenzmanagementsystem ausgestattet. Im Rollout planen wir insgesamt 100 Stationen mit einem Frequenzmanagementsystem auszustatten.

Modernisierung, Inbetriebnahme und Neubau von Bahnhöfen

- **Dortmund Hauptbahnhof:** Der Bahnhof wird nach Abschluss der Modernisierung (voraussichtlich im ersten Quartal 2025) komplett stufenfrei nutzbar sein und eine barrierefreie Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen. Ende April 2023 ging der fünfte der acht zu modernisierenden Bahnsteige nach weniger als einem Jahr Bauzeit wieder in Betrieb, der sechste Bahnsteig folgte im Dezember 2023.
- **Duisburg Hauptbahnhof:** Seit Mitte 2022 laufen die Arbeiten zur Erneuerung aller Bahnsteige und dem Bau des neuen Hallendaches am Hauptbahnhof Duisburg. Das Konzept sieht einen bahnsteigweisen Rückbau des Bestandsdaches und parallelen Neubau des geschwungenen, wellenförmigen Glasdaches, der sog. Duisburger Welle, sowie der zugehörigen Bahnsteige vor. Im Juli 2023 wurde der erste der sechs Bahnsteige inkl. zugehörigem neuen Hallendach nach Neubau wieder für den Verkehr freigegeben. Das Gesamtprojekt, bei dem auch ein Großteil der Oberleitung im Bereich des Hauptbahnhofs erneuert wird, läuft nach aktueller Planung bis 2028.
- **Hannover Hauptbahnhof:** Am Hauptbahnhof Hannover erfolgt seit Sommer 2022 sukzessive die Erneuerung aller Bahnsteige, Bahnsteigdächer und einiger Brückenbau-

werke oberhalb der Ebene des Personentunnels. Im Sommer 2022 begannen die Arbeiten am ersten Bahnsteig und sollen bis Anfang 2024 abgeschlossen werden. Ebenfalls in 2024 ist geplant, mit der Erneuerung des zweiten Bahnsteigs zu beginnen. Da sich die Bauarbeiten an den Bahnsteigen aus betrieblichen Gründen auf die Zeit um die jeweiligen Sommerferien eines Jahres konzentrieren, kann die Erneuerung aller sechs Bahnsteige und damit zusammenhängenden Anlagen voraussichtlich erst nach 2033 abgeschlossen werden.

- **Ostbahnhof Berlin:** Am Ostbahnhof Berlin gehen die Bauarbeiten am Hallendach planmäßig voran. Seit Mai 2021 werden die Gerüstplattformen errichtet, um die Erneuerung der gesamten Dachhaut, den Einbau neuer Oberlichter und die Erneuerung des Korrosionsschutzes an allen Dachbindern durchzuführen. Durch die gewählte Form der Bauausführung kann der Zug- und Reisendenverkehr während der Arbeiten am Dach fast durchgängig aufrechterhalten werden. Die Hauptmaßnahmen sollen bis Ende 2024 abgeschlossen sein.
- **Bahnhof Hamburg-Altona:** In Hamburg-Altona wird der Kopfbahnhof für den Fern- und Regionalverkehr als Haltepunkt verlegt. Die heutige S-Bahn-Station Diebsteich wird durch den zusätzlichen Ausbau zum Durchgangsbahnhof. Es werden insgesamt vier Bahnsteige und ein Empfangsgebäude errichtet. Die Arbeiten haben bereits begonnen. Bis August 2024 wird der S-Bahnsteig in Betrieb genommen. Die drei Fern- und Regionalbahnsteige werden voraussichtlich erst nach 2027 fertiggestellt, da der aktuell diskutierte Verbindungstunnel in Hamburg Einfluss auf die Lage und Anbindung des neuen Bahnhofs hätte.

DIGITALISIERUNG UND INNOVATION

Reisendeninformation der Zukunft

Im Rahmen der Erneuerung der Fahrgastinformationsanlagen wird zurzeit ein neues, zentrales Steuerungs- und Publikationssystem (Reisendeninformation der Zukunft; IRIS+) entwickelt. In Kombination mit der Reisendeninformations-(RI-) Plattform werden über dieses System Informationen für Reisende am Bahnhof ausgespielt. Seit Dezember 2023 laufen mehr als 750 Bahnhöfe mit RI-Plattform und IRIS+.

Neben der Umstellung von Bahnhöfen auf IRIS+ wurden 2023 auch Innovationen in der Kund:inneninformation vorbereitet und eingeführt, z. B. die Publikation von Ersatzverkehren auf den Infotafeln im Bahnhof oder der Ausbau der Wagenreihungsinformationen auf den Zuganzeigern auf Basis von Echtzeitdaten im Regional- und Fernverkehr.

Gleichzeitig laufen im Kontext der Kund:inneninformation die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Systeme an den kleineren Bahnhöfen: Die nächste Generation des Dynamischen Schriftanzeigers (DSA+) am Bahnhof soll künftig ebenfalls über die neuen Systeme RI-Plattform und IRIS+ gesteuert werden. Dafür werden bundesweit alle rund 6.800 Anzeigegeräte ausgetauscht. Es wurden bislang rund 300 neue Geräte der neuen Generation installiert. Für 2024 ist der Austausch weiterer rund 1.200 DSA+-Anzeiger geplant. Diese neuen Geräte werden mit einem zusätzlichen interaktiven Kundendisplay in energiesparender E-Paper-Technologie ausgestattet, das vorliegende Fahrplanänderungen übersichtlich zusammengefasst anzeigt sowie für eine flexible ortsbezogene Information nutzbar ist. So soll der baustellenbedingt zunehmende Aufwand für die Herstellung und Verteilung von Papieraushängen reduziert und zugleich die Kundeninformation weiter verbessert werden.

WLAN an Bahnhöfen

Per Dezember 2023 stand unseren Kund:innen und Bahnhofsbesucher:innen ein kostenloses WLAN-Angebot an über 600 Bahnhöfen zur Verfügung. Die Realisierung dieses Angebots erfolgt sowohl durch DB-eigene WLAN-Installationen (an 152 größeren Verkehrsknotenpunkten, darunter alle Hauptbahnhöfe der höchsten Kategorie) als auch über WLAN-Netzwerke von Kooperationspartnern. Damit erreicht das WLAN-Angebot an Bahnhöfen bereits mehr als die Hälfte aller Reisenden pro Tag. Im vierten Quartal 2023 erfolgte die Vergabe einer Dienstleistungskonzession an einen weiteren Kooperationspartner, der beabsichtigt, an rund 800 weiteren, überwiegend mittelgroßen Bahnhöfen eine WLAN-Infrastruktur zu installieren. Dieses Angebot wird kostenlos nutzbar sein.

Neuausrichtung der Online-Kanäle

Die Neuausrichtung der Online-Kanäle über den Hauptkanal bahnhof.de wurde weiter ausgebaut mit dem Ziel, die Reichweite zu erhöhen. Schwerpunkte sind weiterhin die Neugestaltung der Bahnhofsinformationen, die Barrierefreiheit und die Verbesserung der Datenqualität. Zudem wurde eine digitale interaktive Bahnhofskarte mit wichtigen »Points of Interest« am jeweiligen Bahnhofsstandort integriert. Darüber hinaus wurde eine digitale Abfahrts- und Ankunftsstafel für alle Bahnhöfe in Deutschland erfolgreich eingeführt. Beide Features stießen bei den Kund:innen auf positive Resonanz. Mithilfe des Kund:innenfeedbacks wird hier eine iterative Weiterentwicklung sichergestellt.

Smart City bei DB Station&Service

Mit [Smart City | DB](#) wollen wir den Lebensalltag der Menschen durch intelligente und umweltfreundliche Angebote und Bahnhöfe in Kommunen und Städten verbessern. 2023 konnten wir weitere Maßnahmen umsetzen:

- **Click&Collect am Bahnhof:** »Box – Die Abholstation« ist der Click&Collect-Service, über den Sendungen anbieterübergreifend und unabhängig vom Zustellunternehmen an Paketstationen am Bahnhof zugestellt sowie kontaktlos abgeholt und retourniert werden können. Bis Ende 2023 wurden insgesamt mehr als 350 neue Paketstationen an Bahnhöfen aufgebaut.
- **Mobility Hubs:** Im Bereich Mobility konnten 2023 weitere Angebote an Bahnhöfen geschaffen werden. So wurden die Bahnhöfe in Kooperation mit der S-Bahn Stuttgart mit Mobility Hubs ausgestattet. Weiterhin wurde der Bahnhof Hamburg-Harburg in Kooperation mit der Hamburger Hochbahn (HVV-Switch) erschlossen bzw. mit einem Mobility Hub ausgestattet und in Betrieb genommen. Der bislang größte Mobility Hub befindet sich am Bahnhof Berlin Südkreuz, der 2023 mit einem zweiten Hub ausgestattet wurde. 2023 sind insgesamt 35 weitere Mobility Hubs auf DB-Flächen und kommunalen Flächen realisiert worden.
- **Coworking-Angebot:** Das Coworking-Angebot everyworks hat sein Netzwerk auf acht Standorte erweitert. Es konnten in unmittelbarer Umgebung der Hauptbahnhöfe in Frankfurt am Main, Hamburg und Erfurt Kooperationsstandorte mit Partnern realisiert werden.
- **Micro-Depot:** Micro-Depots schaffen einen logistischen Ort innerhalb der Städte und können anbieterübergreifend angefahren und nach dem Multi-User-Prinzip genutzt werden. Die Zustellung an die Anwohner:innen erfolgt dann über emissionsarme und geräuscharme Kleinfahrzeuge wie (E-)Lastenräder oder Cargobikes. 2023 wurden Micro-Depots in Hamburg-Altona, Dresden-Neustadt und Berlin-Charlottenburg in enger Abstimmung mit den Kommunen eröffnet.
- **Smart-City-Partnerschaften:** Im Rahmen der bestehenden Partnerschaft mit der Freien und Hansestadt Hamburg haben wir 2023 einen Hackathon durchgeführt. Im Rahmen einer gemeinsamen Initiative werden Bahnhöfe entlang der Linie S21 modernisiert und attraktiviert. Gemeinsam mit unserem Partner, der Landeshauptstadt Hannover (LHH), entstand am Hauptbahnhof Hannover eine Kunstinstallation, die eine Personenunterführung belebt und für mehr subjektive Sicherheit sorgt. Darüber hinaus unterstützen wir die LHH in der Antragstellung um Fördermittel, um in dem Zivilschutzbunker am Hauptbahnhof Hannover ein Fahrradparkhaus realisieren zu können. Mit der Landes-

hauptstadt Potsdam haben wir Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Anschlussmobilität an Bahnhöfen im Potsdamer Stadtgebiet abgestimmt, die ab 2024 über die Förderung »Smart Cities made in Germany« finanziert werden.

- **Urban Analytics:** Datengetriebene Analysen zur Anschlussmobilität sowie klimatischer Einflussfaktoren im Bahnhofsumfeld wurden 2023 ausgeweitet, um Produkte und Maßnahmen auf den Bahnhofsvorplätzen und im Bahnhofsumfeld der Zukunftsbahnhöfe zielgerichtet zu planen und zu realisieren.
- **Aufenthaltsqualität:** Produktentwicklungen für Aufenthaltsqualität, Klimaanpassungsmaßnahmen, subjektive Sicherheit und neue Nutzungskonzepte wurden 2023 weiterentwickelt. Am Standort Hamburg-Harburg wird die Kombination aus Aufenthaltsqualität und Anschlussmobilität getestet.

Verstetigung des Zukunftsbahnhof-Ansatzes

Die ganzheitliche Entwicklung der Bahnhöfe hat 2023 weiter Fahrt aufgenommen. Neu gestaltete Innenbereiche, funktionale Sitzgelegenheiten, erweiterte Wegeleitsysteme und attraktive Vorplätze sind einige Aspekte, die wichtig sind, um Zukunftsbahnhöfe zu schaffen, an denen sich die Kund:innen wohlfühlen. Abgeleitet aus umfassenden Erkenntnissen wurden dementsprechend für jede Produktlinie Qualitätsstandards entwickelt und zu einer Methodik Zukunftsbahnhof zusammengeführt. Die Standards dieser Methodik werden zudem mit dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bund gemeinsam definiert.

2023 wurden die ersten Bahnhöfe modernisiert. 2024 werden weitere Bahnhöfe deutschlandweit zu Zukunftsbahnhöfen entwickelt.

Innovative Konsumangebote für Reisende

Im Berliner Hauptbahnhof bieten wir Start-ups und Unternehmen durch das Konzept eines Pop-up-Stores die Chance, innovative Konzepte zu erproben und gleichzeitig den Bahnhof als neuen Verkaufsstandort näher kennenzulernen.

Zusätzlich bietet der neue kassenlose 24/7 ServiceStore im Berliner Ostbahnhof ein großes Angebot für die Reise und den täglichen Bedarf. Mithilfe einer App und des Einsatzes von KI sowie modernster Kameratechnologie ist dort der Einkauf einfach, schnell und rund um die Uhr möglich.

Um unseren Kund:innen ein innovatives Einkaufserlebnis zu bieten, verfolgen wir die Umsetzung digitaler und kassenloser Selbstbedienungsläden auch mit Geschäftspartnern.

UMWELTMASSNAHMEN

GRI

- **Charta Sustainable Railway Station:** Im Juni 2023 zeichneten die Vorstandsvorsitzenden von DB AG und der SNCF die gemeinsam erarbeitete Charta Sustainable Railway Station. Mit der Charta wurden erstmalig die Leitplanken für nachhaltige Bahnhöfe definiert. Ein nachhaltiger Bahnhof adressiert nach gemeinsamem Verständnis die Dimensionen ökologische Nachhaltigkeit und soziale sowie unternehmerische Verantwortung. Benannt werden wichtige Ziele und Hebel von Klimaneutralität über Klimaresilienz bis hin zur Unterstützung lokaler Akteursgefüge.
- **Services für nachhaltige Anschlussmobilität:** Mit den Mobility Hubs werden flexiblere Anschlussmöglichkeiten am Bahnhof etabliert. Durch die verschiedenen zur Verfügung stehenden Sharing-Angebote wird eine schnelle und einfache Schnittstelle zum ÖPNV geboten und das Umsteigen auf neue Mobilitätsformen erleichtert. 2023 sind 35 neue Hubs in Betrieb gegangen.
- **Bike+Ride-Offensive und Rad+:** Im Rahmen der **Bike+Ride-Offensive**  **Nr. 156** haben wir 2023 an 83 Bahnhöfen über 6.000 Fahrradstellplätze realisiert und mit der Info-stelle Fahrradparken am Bahnhof mehr als 54 Kommunen beraten. Mit der Nutzung der App **Rad+**  **Nr. 110** können Radfahrer:innen derzeit in 19 Städten ihre gefahrenen Fahrradkilometer in 256 Partnergeschäften in Prämien umwandeln. 2023 sind fünf neue Städte hinzugekommen.
- **Services für nachhaltige urbane Logistik:** Im Februar 2023 wurde im Rahmen des EU-Förderprojekts ein Micro-Depot in Hamburg eröffnet. Das Depot wird von mehreren Logistikdienstleistern genutzt und die Feinverteilung erfolgt klimafreundlich mit Lastenrädern. Daneben werden auch in Berlin zwei Micro-Depots betrieben. Bis Ende 2023 wurden mehr als 350 neue Paketstationen an Bahnhöfen errichtet. Im Rahmen der Kooperation mit der DHL soll deren Anzahl zunächst auf rund 800 weiter ausgebaut werden.
- **Nachhaltige Bahnhöfe:**
 - **»Der Kleine Bahnhof«**  **Nr. 6** steht für eine neue Generation von Bahnhofsgebäuden. Diese werden klimafreundlich gebaut und betrieben und sollen Reisenden einen angenehmeren Aufenthalt an ländlichen Standorten ermöglichen. Bereits beim Bau wird durch den Einsatz natürlicher, nachhaltiger und regionaler Rohstoffe CO₂e eingespart. Im Dezember 2023 wurde der Kleine Bahnhof Zorneding eröffnet und das Richtfest für den zweiten Kleinen Bahnhof Haar gefeiert.
 - Im Oktober 2023 wurde in Bitterfeld mit dem Bau eines der nachhaltigsten Bahnhofsgebäude begonnen: Beim Bau wird auf recyceltes Aluminium gesetzt und durch Oberlichter und Glasfronten eine hellere Atmosphäre

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

GRI



DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Personenbahnhöfe	5.399	5.401	- 2	-
Anlagenqualität ¹⁾ in Schulnote	2,77	2,77	-	-
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Reisende/Besucher:innen) in Schulnote	2,5	2,4	+ 0,1	-
Kundenzufriedenheit Verkehrsstation (Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Bundesländer) in Schulnote	2,8	2,6	+ 0,2	-
Kundenzufriedenheit Mieter in Schulnote	2,2	2,1	+ 0,1	-
Stationshalte in Mio.	155,6	155,9	- 0,3	- 0,2
davon konzernexterne Bahnen	47,1	44,6	+ 2,5	+ 5,6
Gesamtumsatz in Mio. €	1.449	1.384	+ 65	+ 4,7
davon Stationserlöse	1.020	996	+ 24	+ 2,4
davon Vermietung	377	350	+ 27	+ 7,7
Außenumsatz in Mio. €	662	593	+ 69	+ 11,6
EBITDA bereinigt in Mio. €	20	195	- 175	- 89,7
EBIT bereinigt in Mio. €	- 150	29	- 179	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	1.595	1.434	+ 161	+ 11,2
Netto-Investitionen in Mio. €	505	397	+ 108	+ 27,2
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	7.786	6.997	+ 789	+ 11,3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	7.389	6.972	+ 417	+ 6,0
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	4,0	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	44,4	44,0	+ 0,4	-
Absoluter Primärenergieverbrauch (Bahnhöfe) im Vergleich zu 2010 in %	- 34,3	- 30,6	- 3,7	-

¹⁾ Vorläufiger Wert.

mit weniger künstlicher Beleuchtung geschaffen. Die Photovoltaikanlage wird für 100 % des Strombedarfs sorgen und der Heizbedarf wird über klimafreundliche Fernwärme gedeckt werden.

- **Klimafreundliche Wärmeversorgung:** 2023 untersuchten wir an 15 Standorten mithilfe von Energieversorgungskonzepten, wie diese auf eine zukunftsfähige, emissionsärmere **Wärmeversorgung**  **Nr. 97** umgestellt werden können. In 2023 starteten die Projekte zum Umbau einer zukunftsfähigen Wärmeversorgung an zehn Standorten.

GRI

ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- Nachfrageentwicklung annähernd stabil bei steigenden Stationsentgelten.
- Vermietungsgeschäft erholt sich nach corona-bedingten Einschränkungen weiter.
- Effekte aus Maßnahmen zum Energiesparen kompensieren teilweise steigende Energiepreise.
- Maßnahmen zur Verbesserung von Qualität und Kundenzufriedenheit weiter umgesetzt.

Die Anlagenqualität lag auf stabilem Niveau.

Die Kundenzufriedenheit der Reisenden und Besucher:innen war leicht rückläufig. Die Anzahl der Befragungen liegt bei rund 80.000 Interviews pro Jahr. Die Kundenzufriedenheit der Mieter lag weiterhin auf einem hohen Niveau, verlor jedoch leicht gegenüber dem Vorjahr. Die Kundenzufriedenheit der Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträger und Bundesländer war ebenfalls rückläufig.

Die Stationshalte lagen trotz bau- und streikbedingter Einschränkungen nahezu auf Vorjahresniveau. Positive Effekte aus Mehrverkehren konzernexterner Bahnen wurden überkompensiert durch Rückgänge bei konzerninternen Bahnen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich schwächer. Der Umsatz wuchs zwar deutlich, jedoch führten höhere Aufwandssteigerungen u. a. infolge der Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen zur Steigerung der Qualität zu einem deutlichen Rückgang der operativen Ergebnisgrößen. Zusätzliche Belastungen resultierten auch aus Preissteigerungen, u. a. für Energie. Das bereinigte EBIT war in der Folge deutlich negativ.

Die weitere Erholung des Vermietungsgeschäfts sowie Preiseffekte trieben die positive Ertragsentwicklung:

- **Umsatz (+ 4,7% / + 65 Mio. €):** Zuwachs ist v. a. auf eine fortschreitende Erholung in der Vermietung nach corona-bedingten Einbußen sowie auf dynamisierte, preisbedingt höhere Stationsentgelte zurückzuführen. Treiber waren konzernexterne Kunden aufgrund von Verkehrsübernahmen.
- **Sonstige betriebliche Erträge (- 7,3% / - 16 Mio. €):** deutlicher Rückgang. V. a. geringere Zuschüsse im Zusammenhang mit Förderprogrammen für die Renovierung von Stationen (Wegfall von Sonderprogrammen aus dem Vorjahr) wurden insbesondere durch Zuwächse bei der Vermarktung von Werbeflächen teilweise kompensiert.

Auf der Aufwandsseite kam es zu spürbaren Zusatzbelastungen, insbesondere im Materialaufwand:

- **Materialaufwand (+16,4% / +123 Mio. €):** deutliche Zunahme resultierte v. a. aus höheren Aufwendungen für projektbezogene Instandhaltungen (v. a. **Vorleistungen** 150) sowie Maßnahmen zur Steigerung der Qualität an unseren Bahnhöfen. Preis- und mengenbedingt höhere Energieaufwendungen (teilweise kompensierende Effekte aus der **Strompreisbremse** 46 sind im **außerordentlichen Ergebnis** 107ff. ausgewiesen) wirkten zusätzlich belastend.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+18,9% / +57 Mio. €):** deutlicher Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der 2023 eingeführten **Konzernumlage** 106 sowie aus gestiegenen Aufwendungen für IT-Projekte. Zudem führten u. a. eine wieder gestiegene Reisetätigkeit sowie preisbedingt höhere Mietaufwendungen für Fahrzeuge und Büroflächen zu zusätzlichen Belastungen.
- **Personalaufwand (+11,6% / +55 Mio. €):** deutliche Zunahme infolge eines höheren Personalbestands sowie tarifbedingt.
- **Abschreibungen (+2,4% / +4 Mio. €):** investiv bedingte Erhöhung.

Die Brutto-Investitionen stiegen überwiegend infolge der Modernisierung bestehender und des Baus neuer Verkehrsstationen sowie der Vorfinanzierung von Bundesleistungen deutlich. Zusätzlich wirkten sich gestiegene Baukosten aus. Bei höheren Investitionszuschüssen stiegen die Netto-Investitionen weniger deutlich an.

Die Zahl der Mitarbeitenden erhöhte sich infolge eines Zuwachses insbesondere in den Bereichen Bau- und Anlagenmanagement, um die gestiegenen Investitionsvolumina umsetzen zu können.

Der Frauenanteil hat auf einem relativ hohen Niveau leicht zugenommen.

Mit der weiteren Reduzierung des absoluten Primärenergieverbrauchs der Bahnhöfe im Vergleich zu 2010, u. a. durch den Einsatz energiesparender Technologien, z. B. LED-Applikationen für Beleuchtungsanlagen, setzte sich die positive Entwicklung weiter fort.

GESCHÄFTSFELD DB ENERGIE

Geschäftsmodell

DB Energie bietet branchenübliche Energieprodukte rund um Traktionsenergie sowie stationäre Energieversorgung an. Dazu gehören neben Bahnstrom und Diesel auch Versorgungslösungen für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Schienenverkehr. Bahnhöfe und weitere Liegenschaften des DB-Konzerns werden mit Strom, Gas und Wärme versorgt. Abgerundet wird das Leistungsspektrum durch energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

Das Bahnstromnetz ist das technische Rückgrat der Bahnstromversorgung, für das DB Energie als Netzbetreiber die Versorgungssicherheit auf höchstem Niveau gewährleistet. Der erforderliche Strom wird aus erneuerbaren Energieträgern und Bahnstromkraftwerken teils direkt und teils über Umrichter/Umformer in das Bahnstromnetz eingespeist. Zur Versorgung von Dieseltriebfahrzeugen steht ein deutschlandweites Tankstellennetz bereit, das zum Teil auch von Straßenfahrzeugen genutzt werden kann. Dieses Tankstellennetz wird schrittweise auf die Versorgung mit alternativen Kraftstoffen umgestellt bzw. dafür erweitert. Um auf oberleitungsfreien Abschnitten künftig auch einen klimaneutralen Schienenverkehr zu ermöglichen, realisiert DB Energie Energieversorgungs-lösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Darüber hinaus betreibt DB Energie 50-Hz-Mittelspannungsnetze für die Energieversorgung in Bahnhöfen und bietet Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf der Straße an. Die Infrastruktur von DB Energie unterliegt in unterschiedlichen Ausprägungen der Regulierung durch die BNetzA.

Märkte und Strategie

GRI

DB Energie ist für die ökonomisch und ökologisch effiziente Energiebeschaffung sowie die zuverlässige Energiebereitstellung für Eisenbahnverkehrsunternehmen verantwortlich. Zusätzlich verfügt DB Energie über eine leistungsfähige Infrastruktur zur Strom- und Kraftstoffversorgung von mobilen und stationären Verbrauchern.

- **Robuster:** DB Energie setzt auf Resilienz und Absicherung der stabilen Stromversorgung und Handlungsfähigkeit im Havariefall mit pragmatischen, intelligenten und nachhaltigen Lösungen. Neben operativen Lösungen zur Stromerzeugung vor Ort umfasst dies auch Investitionen in mobile Anlagen. Zunehmend an Bedeutung gewinnt dabei die OT-Security, unterstützt durch moderne Kommunikation.
- **Schlagkräftiger:** Neben den zwei Pilotstandorten wurden 2023 weitere regionale Lean-Exzellenz-Projekte gestartet. Im Zentrum steht dabei immer der Gedanke, Lean durch positive Erfahrungen erlebbar zu machen und zu kommunizieren. Lokale Einstiegshürden in erste Lean-Maßnahmen werden gezielt durch zentrale Bereitstellung eines Modernisierungsbudgets für die Standorte gesenkt.
- **Moderner:** DB Energie stellt die Stromversorgung auch bei zunehmend volatiler Einspeisung von erneuerbaren Energien sicher, dies ist v. a. bei perspektivisch steigendem Verkehrsaufkommen von zunehmender Relevanz. Die **LuFV III** 273f. schafft dafür die finanzielle Grundlage, z. B. für die Errichtung zusätzlicher Umrichterkapazitäten.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

GRI

DB Energie – auf einen Blick

Produkte

Traktionsstrom

Versorgung von Zügen mit Energie. Den 16,7-Hz-Bahnstrom stellen wir deutschlandweit rund um die Uhr über ein eigenes durchgeschaltetes Stromnetz zur Verfügung.

Durchleitung Traktionsenergie

Durchleitung von durch Eisenbahnverkehrsunternehmen extern eingekauftem Strom im Netz von DB Energie zur Versorgung von Zügen.

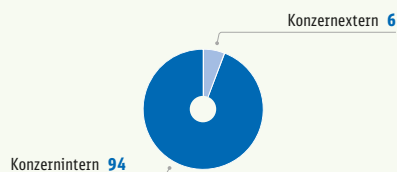
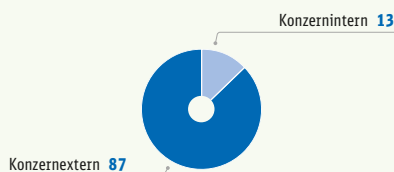
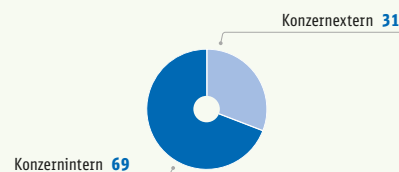
Stationäre Energie

Versorgung von Bahnhöfen, Werken, Stellwerken und Bürogebäuden mit Strom und Wärme. Stationäre Anlagen des Zugbetriebs, z. B. Zugvorheizanlagen und Weichenheizungen, werden mit Strom versorgt.

Dieseldiekraftstoff

Versorgung mit Dieseldiekraftstoff über Schienentankstellen im 24-Stunden-Selbstbedienungsbetrieb. Zum Angebot gehören zudem Hilfs- und Betriebsstoffe, Heiz- und Motoröl sowie AdBlue®.

Struktur

TRAKTIONSSSTROM / in %**STATIONÄRE ENERGIE** / in %**DIESELKRAFTSTOFF** / in %

Geschäftsmodell

INPUTS**Mitarbeitende**

– Rund 2.100

Netzwerke und Infrastruktur

– Rund 8.000 km Bahnstromnetz
– Rund 1.830 Trafostationen
– 174 Tankstellen
– 53 Kraftwerke/Umrichter/Umformer

Weitere Produktionsfaktoren

– Strom
– Kraftstoff

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN**Kundensegmente**

– Geschäftskunden
– Privatkund:innen

Nutzenversprechen

– DB Energie bietet einen kundenorientierten und umweltfreundlichen Zugang zu Produkten in den Bereichen Bahnstrom und Diesel sowie stationäre Energien.

Kundenzugang /-bindung

– Key-Account-Management
– Regionaler Vertrieb
– Online-Kundenplattformen

Schlüsselaktivitäten

– Zuverlässige Infrastruktur bereitstellen.
– Energie beschaffen.
– Energie vertreiben.
– Energiewirtschaftliche und technische Dienstleistungen.

OUTPUTS¹⁾**Traktionsstrom**

(16,7 Hz und Gleichstrom)

– 7.262 GWh

Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz)

– 8.590 GWh

Dieseldiekraftstoff

– 365 Mio. l

OUTCOMES²⁾**EBIT bereinigt**

– 163 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit

– Zi von 4,0 (2022)

Kundenzufriedenheit

– Schulnote von 2,1

Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix³⁾

– 68 %

Versorgungssicherheit

– 99,99 %

Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

¹⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.

²⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

³⁾ In Deutschland.

Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Der Ausbau des Bahnstromnetzes wird dabei durch das Vorantreiben der Digitalisierung begleitet, bspw. durch Sensortechnik in Bahnstromanlagen.

- **Grüner:** Für eine klimaneutrale Energieversorgung der EVU in Deutschland ist DB Energie ein zentraler Treiber. Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 vollständig zu realisieren, wird der Bahnstrombezug auf erneuerbare Energien umgestellt und durch klimafreundliche Kapazitätskraftwerke ergänzt. Für nicht elektrifizierte Strecken werden mit Ladeinfrastruktur für Akkuzüge, Wasserstoffversorgung und Biokraftstoff nachhaltige Alternativen angeboten. An 14 Tankstellen wurde Ende 2023 der klimafreundliche Biokraftstoff HVO angeboten.

Umweltmaßnahmen

AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN IM BAHNSTROM

Der Aufbau eines diversifizierten Portfolios für die wirtschaftliche und sichere Energieversorgung bei wachsendem Anteil von erneuerbaren Energien ist Kernelement unserer Vergrünungsstrategie. Abschlüsse von Power Purchase Agreements (PPA) haben sich dabei zum festen Bestandteil der Beschaffungsaktivitäten etabliert. 2023 wurden dementsprechend 20 neue PPA gezeichnet. Darunter:

- sieben Offshore-PPA (drei Offshore-Windparks),
- sechs Onshore-PPA (zehn Onshore-Windparks),
- sechs PV-PPA (15 Solar-Parks),
- ein Wasserkraft-PPA (2 Laufwasserkraftwerke).

Ein langfristiger Liefervertrag konnte bspw. mit der EnBW über Stromlieferungen aus dem **Nordsee-Windpark**  **Nr. 47** He Dreiht abgeschlossen werden. Für 15 Jahre wird aus dem Windpark Grünstrom an den DB-Konzern geliefert, wodurch bis zu 60.000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden können.

DB Energie treibt so die Integration der erneuerbaren Energien im deutschen Strommarkt weiter aktiv voran. Diese Strukturierung innerhalb des PPA-Portfolios erlaubt es, die Besonderheiten der Grünstromlieferungen (unstete Erzeugung, Preis- und Prognoserisiken) bestmöglich zu managen.

Strategisch bereitet sich DB Energie auf die Integration von Batteriespeichern in das PPA-Portfolio vor.

ENERGIEVERSORGUNG FÜR ALTERNATIVE ANTRIEBE

Ergänzend zur weiteren Elektrifizierung des Streckennetzes realisiert DB Energie Versorgungslösungen für Schienenfahrzeuge mit alternativen Antrieben. Hierbei verfolgt die DB Energie verschiedene Technologieansätze:

- Die Realisierung einer Ladeinfrastruktur für Züge im Schienenpersonennahverkehr im Akkumetz Schleswig-Holstein wurde 2023 weiter vorangebracht. Bis Mitte 2024 werden DB Energie und DB InfraGO drei **Oberleitungsinseleanlagen**  **Nr. 45** inkl. Ladeunterwerken zur Versorgung von Akkuzügen mit Bahnstrom errichten.

- DB Energie und die Erzgebirgsbahn sind gemeinsam mit verschiedenen Partnern aus Industrie und Wissenschaft an einer Forschungs- und Entwicklungskooperation am Bahnforschungscampus SRCC beteiligt. In diesem Rahmen wurde Mitte 2023 eine innovative Pilotladestation für Akkuzüge in Annaberg-Buchholz in Betrieb genommen.
- DB Energie hat sich 2023 in einem Ausschreibungsverfahren der Bayerischen Regiobahn (BRB) durchgesetzt und wird den ersten Wasserstoffzug in Bayern mit grünem Wasserstoff versorgen. Dafür baut DB Energie in Augsburg die Wasserstoffinfrastruktur. Der Wasserstoff-Triebzug der BRB startet 2024 den Fahrgastbetrieb.
- Die Versorgung mit dem klimafreundlichen **Biokraftstoff HVO**  **Nr. 164** hat DB Energie weiter ausgebaut: Ende 2023 war HVO an 14 Schientankstellen verfügbar. 2024 wird das Angebot an weiteren Schientankstellen verfügbar sein.
- DB Energie ist Projektpartner in einem durch das BMDV geförderten Verbundprojekt zwischen dem DB-Konzern und Siemens Mobility zur Zulassung und Erprobung des von Siemens Mobility neu entwickelten Brennstoffzellentriebzugs Mireo Plus H für den Schienenpersonennahverkehr. DB Energie ist für die Entwicklung einer innovativen Versorgungsinfrastruktur für **Wasserstoff**  **Nr. 53** verantwortlich. Das innovative grüne Wasserstoff-Infrastrukturgesamtsystem wird 2024 in Tübingen getestet.

Entwicklung im Berichtsjahr

GRI

- Preisbedingte Ertragszuwächse treiben positive Ergebnisentwicklung.
- Im Jahresverlauf 2023 spürbare Entspannung auf den Energiemärkten.
- Versorgungssicherheit stabil auf hohem Niveau.

Das hohe Niveau der Versorgungssicherheit konnte weiterhin beibehalten werden.

Die Kundenzufriedenheit lag insgesamt stabil auf einem sehr guten Niveau. Mit dem Mitarbeitendenverhalten, der Leistungsqualität und der Abrechnung sind die konzerninternen Kunden sehr zufrieden. Bei den konzernexternen Bahnstromkunden war die Bewertung etwas schwächer, insbesondere aufgrund der schwierigen und angespannten Energiemarktsituation.

Die Mengenentwicklung war differenziert:

- **Traktionsstrom:** Der Absatz ging v. a. durch eine geringere Nachfrage im Schienengüterverkehr sowie Regionalverkehr zurück. Zudem wirkten die **Streiks von EVG und GDL**  **93** dämpfend.
- **Durchgeleitete Traktionsenergie für konzernexterne Kunden:** Der Anstieg spiegelt v. a. Verkehrszuwächse wider.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

– **Stationäre Energien:** Der Stromabsatz sank aufgrund eines rückläufigen Geschäfts mit Industriekunden sowie geringerer Optimierungsmaßnahmen am Energiemarkt deutlich.

– **Dieselskraftstoffe:** Die Nachfrage ging getrieben durch die Entwicklung im konzerninternen Güter- und Nahverkehr ebenfalls zurück.

Die wirtschaftliche Entwicklung war erfreulich. Gestiegene betriebliche Aufwendungen wurden durch Zuwächse auf der Ertragsseite mehr als kompensiert. Die operativen Ergebnisgrößen stiegen deutlich.

Die Erträge nahmen insgesamt getrieben durch die sonstigen betrieblichen Erträge spürbar zu:

– **Sonstige betriebliche Erträge (+356 Mio. €):** Der sehr starke Anstieg resultierte v. a. aus Erstattungen im Rahmen der Energiepreisbremse  46. Die Erstattungsbeträge wurden über eine Absenkung der Umsatzerlöse vollständig an die Kunden der DB Energie weitergegeben.

– **Umsatz (–5,5%/–230 Mio. €):** nachfragebedingter Rückgang insbesondere im Bereich der stationären Energien für konzernexterne Kunden. Gegenläufig wirkten gestiegene Absatzpreise im Bereich Traktionsstrom teilweise kompensierend.

Auf der Aufwandsseite ergab sich ein v. a. preisbedingt leichter Anstieg:

– **Materialaufwand (+0,9%/+34 Mio. €):** nahezu auf Vorjahresniveau. Höheren Energiebezugsaufwendungen als Folge gestiegener Bezugspreise für Traktions- und sta-

tionäre Energien standen zum einen gegenläufige Effekte aus der rückläufigen Nachfrage insbesondere im Bereich stationäre Energien für konzernexterne Kunden sowie im Energiehandel gegenüber. Zum anderen ermöglichten eine schlechte Kraftwerksverfügbarkeit und im Jahresverlauf deutlich sinkende Marktpreise zum Teil günstigere Ersatzbeschaffungen an den Stromhandelsmärkten.

– **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+22,9%/+27 Mio. €):** Aufwandserhöhend wirkten im Wesentlichen die eingeführte Konzernumlage  106 sowie steigende Aufwendungen für den Betrieb und die Weiterentwicklung von IT-Systemen.

– **Personalaufwand (+8,4%/+13 Mio. €):** Der Anstieg resultierte aus einem gestiegenen Mitarbeitendenbestand sowie aus Tarifsteigerungen.

– **Abschreibungen (–3,7%/–3 Mio. €):** leichter Rückgang der Abschreibungen für immaterielle Vermögenswerte. Die Brutto-Investitionen stiegen insbesondere im Bereich der sonstigen Energieversorgungsanlagen (z. B. Neubau von Umrichterwerken) im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFu) III  273f.

Die Zahl der Mitarbeitenden ist v. a. zur Umsetzung des höheren Projektvolumens aus der LuFu III sowie für die Digitalisierung gestiegen.

Der Frauenanteil ist leicht gestiegen.

Der Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland  72 hat weiter zugenommen.



DB ENERGIE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Versorgungssicherheit ¹⁾ in %	99,99	99,99	-	-
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,1	2,1	-	-
Kundenzufriedenheit Bahnstrom und Diesel in Schulnote	2,3	2,4	- 0,1	-
Kundenzufriedenheit Strom und Gas Plus (konzerninterne Kunden) in Schulnote	2,1	2,1	-	-
Traktionsstrom (16,7 Hz und Gleichstrom) in GWh	7.262	7.515	- 253	- 3,4
Durchleitung Traktionsenergie (16,7 Hz) in GWh	2.695	2.353	+ 342	+ 14,5
Stationäre Energien (50 Hz und 16,7 Hz) in GWh	8.590	13.809	- 5.219	- 37,8
Dieselskraftstoff in Mio. l	365,4	382,0	- 16,6	- 4,3
Gesamtumsatz in Mio. €	3.970	4.200	- 230	- 5,5
Außenumsatz in Mio. €	1.952	2.451	- 499	- 20,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	242	185	+ 57	+ 30,8
EBIT bereinigt in Mio. €	163	103	+ 60	+ 58,3
Brutto-Investitionen in Mio. €	329	303	+ 26	+ 8,6
Netto-Investitionen in Mio. €	88	75	+ 13	+ 17,3
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	2.055	1.943	+ 112	+ 5,8
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	1.984	1.915	+ 69	+ 3,6
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	4,0	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	15,5	15,0	+ 0,5	-
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix ²⁾ in %	68	65,4	-	-

¹⁾ Vorläufiger ungerundeter Wert.

²⁾ Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Die Daten für 2022 entsprechen dem Stand der gesetzlichen Stromkennzeichnung nach EnWG (November 2023) und können deshalb von den vorläufigen Angaben aus dem Integrierten Bericht 2022 abweichen. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.

Beteiligungen / Sonstige - auf einen Blick

Portfolio

DB Business Services

- Rechtlich selbstständige Einheiten (u. a. DB Zeitarbeit GmbH und DB JobService GmbH)
- Rechtlich unselbstständige Einheiten (u. a. DB Immobilien, DB Training und DB Beschaffung)

DB Operational Services

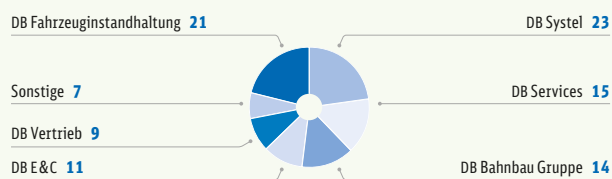
- Rechtlich selbstständige operative Serviceeinheiten (u. a. DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, DB Systel GmbH, DB Services GmbH, DB Bahnbau Gruppe GmbH, DB Vertrieb GmbH, DB E.C.O. Group)

Sonstige

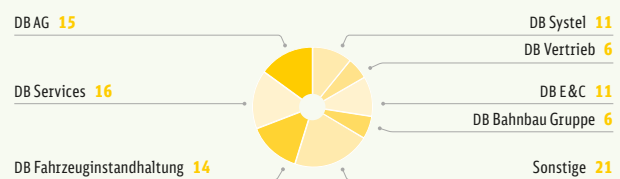
- Governancefunktionen der Konzernleitung (u. a. Konzernentwicklung, Finanzen und Treasury sowie Personal)
- DB-Unterstützungsfunktionen (u. a. Deutsche Bahn Finance GmbH und Deutsche Bahn Stiftung gGmbH)

Struktur

GESAMTUMSATZ / in %



MITARBEITENDE / in %



Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

BETEILIGUNGEN / SONSTIGE

Der Bereich Beteiligungen / Sonstige umfasst die Governancefunktionen sowie die rechtlich unselbstständigen Serviceeinheiten der Holdinggesellschaft DB AG. Darüber hinaus werden in diesem Segment die rechtlich selbstständigen Serviceeinheiten des DB-Konzerns sowie die rechtlich selbstständigen Operational Services gebündelt. Hierbei handelt es sich um Serviceeinheiten, die insbesondere als interne Dienstleister im Auftrag der Geschäftsfelder des DB-Konzerns tätig werden.

DB Systel

- Ende Mai 2023 erfolgte der Zuschlag bei der EU-Vergabe »Enterprise Cloud Providers« an AWS als primärer und Microsoft als sekundärer Cloud-Provider. Die neuen Verträge sorgen für langfristige Planungssicherheit und ermöglichen die Fortsetzung der Cloud-Strategie von DB Systel. Die Verträge sind am 1. Juli 2023 in Kraft getreten und bieten DB Systel die Möglichkeit, auch weiterhin ihre konzerninternen Kunden mit attraktiven Cloud-Services im Bereich Infrastructure as a Service (IaaS) und Platform as a Service (PaaS) für die nächsten acht Jahre zu versorgen. Darüber hinaus stellt DB Systel mit den Vereinbarungen sicher, dass die Cloud-Services sämtliche Anforderungen an Compliance, Verfügbarkeit, Qualität und Sicherheit erfüllen und nahtlos in das DB-Ökosystem integriert werden.

- Bald werden 52 Standorte von DB Regio mit Ortungstechnologie von Tracking Everywhere (TracE) ausgestattet sein, um dort im Gleisbereich Fahrzeuge, Arbeitsmittel und Material jederzeit finden zu können. Dies ist die bisher größte Praxislösung des DB-Konzerns, die dabei hilft, Objekte zu finden und Werkhallen zu kartografieren.

DB Fahrzeuginstandhaltung

DB Fahrzeuginstandhaltung ist spezialisiert auf den Bereich der schweren, sicherheitsrelevanten Instandhaltung und Instandsetzung von Schienenfahrzeugen und deren Komponenten.

- **Neues Instandhaltungswerk:** Das neue ICE-Instandhaltungswerk in Cottbus wurde in weniger als 20 Monaten und damit in Rekordgeschwindigkeit erbaut. Im Werk sorgen hochmoderne Technik und Automatisierung für effizientere und einfachere Arbeitsabläufe, die Instandhaltungsprozesse beschleunigen und die Mitarbeitenden entlasten. So können Mitarbeitende z. B. Bauteile und Komponenten per App identifizieren und zu ihrem Arbeitsort am Zug bestellen. Es werden etwa 1.200 Arbeits- und Ausbildungsplätze entstehen.
- **3D-Druck:** Der DB-Konzern erreichte die Marke von 100.000 Ersatzteilen, die mit **3D-Druck-Technik** **Nr. 149** produziert wurden. Das 100.000 Teil ist ein Getriebegehäuse für Rangierlokomotiven. Mit knapp 1 m³ Volumen und einem Gewicht von 570 kg ist es auch das größte und zugleich schwerste 3D-Druck-Teil, das der DB-Konzern nutzt.



- Für Siemens Mobility wurden von DB Fahrzeuginstandhaltung mehr als 100 Vectron E-Loks vor der Auslieferung an Kunden in Betrieb gesetzt. Dessau ist das modernste Lokprüfzentrum Europas, in dem auch Mehrsystemprüfungen durchgeführt werden können.

DB Bahnbau

Die **DB Bahnbau**  ist der Komplettdienstleister für die Planung, Erstellung und Instandhaltung von Anlagen der Infrastruktur, insbesondere der Eisenbahninfrastruktur, einschließlich des Erbringens von Eisenbahnverkehrsleistungen.

- **Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen:** Die Strecke Emmerich–Oberhausen ist ein bedeutendes Teilstück im europäischen Güterverkehr. DB Bahnbau übernimmt auf einem Teilstück zwischen Dinslaken und Voerde im Auftrag der DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) die technische Geschäftsführung innerhalb einer ARGE. Zu den Bauleistungen gehören z. B. der Bau des dritten Gleises auf rund 11 km Strecke sowie die Errichtung von Stützbauwerken, Durchlässen und rund 23 km Lärmschutzwänden.
- **Erdpool:** Mehrere Millionen Tonnen Erde und anderer Aushub kommen allein in Deutschland jedes Jahr bei Großbaustellen des DB-Konzerns zusammen. Es handelt sich um Rohstoffe wie u. a. Sand, Kies und Ton, die bislang häufig als Abfall auf Deponien entsorgt werden. Mit dem Projekt **Erdpool**  **Nr. 163** vermarktet der DB-Konzern nun den Anteil der wiederverwendbaren Rohstoffe. Über alle Erdpool-Projekte hinweg sind rund 15 bis 20 % des Aushubs vermarktbare. Mit Erdpool bringt der DB-Konzern Rohstoffe in den Wirtschaftskreislauf und trägt so dazu bei, Ressourcen zu schonen. Zudem spart der DB-Konzern teure Entsorgungsgebühren.

DB E.C.O. Group

Die **DB E.C.O. Group**  bietet das Engineering-, Consulting- und Operations-Know-how des DB-Konzerns aus einer Hand. Dazu gehören u. a. die **DB Engineering & Consulting (DB E&C)** , die **DB International Operations (DB IO)** , die **infraView** , die **ESE**  und die **inno2grid** .

DB ENGINEERING & CONSULTING

- 2022 übernahm die DB E&C die technische Federführung für den Planungsabschnitt 4 des Projekts »Ausbau der Strecke Haiger bis Hanau«. Das Hauptziel dieses Großprojekts besteht darin, die 241 km lange zweigleisige Strecke zwischen Haiger und Hanau auszubauen, um eine attraktive Alternative für Güterzüge aus Belgien, den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen in Richtung Bayern, Tschechien

und Österreich zu schaffen. Im März 2023 wurde nach nur neun Monaten der erste wichtige Meilenstein erreicht und der Variantenkonzeptbericht sowie das Vorplanungsheft übergeben.

- Die 360°-Multisensorplattform, entwickelt in Zusammenarbeit von DB E&C und DB Bahnbau, wird seit Anfang 2023 in der Produktion eingesetzt. Die Plattform erfasst schnell die Schieneninfrastruktur für große Streckenabschnitte und liefert georeferenzierte Punktwolken, Bildpanoramen und Radargramme im 360°-Modus. Dies wird durch synchronisierte Sensorik (Scanner, Kamera, GNSS und Georadar) ermöglicht und dient als Grundlage für den digitalen Zwilling der Infrastruktur und die Instandhaltung. Die gesammelten Daten werden für Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Strecken genutzt und dienen auch zur Erstellung digitaler Streckenmodelle und hochauflösender Karten für den vollautomatischen Bahnbetrieb.
- DB E&C hat die Zuschläge für die Planung des Fernbahntunnels in Frankfurt erhalten. Dieses Projekt erstreckt sich über eine etwa zehnjährige Planungszeit. Der operative Planungsstart erfolgte Ende März 2023.
- DB E&C spielte eine wichtige Rolle bei der Integration des hochmodernen Stadtbahnsystems in Tel Aviv. Die Red Line nahm im August 2023 den Fahrgastbetrieb auf. DB E&C war für die nahtlose Integration und Absicherung des Projekts verantwortlich.
- DB E&C wird die kasachische Eisenbahn Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) in den nächsten drei Jahren bei der Modernisierung des Personenverkehrs und dem Ausbau der Schienengüterverkehre beraten. Die Zusammenarbeit konzentriert sich auf die umfassende Transformation der KTZ, einschließlich Managementunterstützung und aktivem Change-Management. Besonderer Fokus liegt auf dem Ausbau der Transportverbindungen zwischen Kasachstan und Mitteleuropa entlang des eurasischen Korridors und der Integration in das europäische Transportsystem.
- Die BIM-Implementierung schreitet weiter voran. Das BIM-Implementierungsprogramm wurde weiterentwickelt und fokussiert für Planung und Umwelt- und Geoservices die Standardisierung und Optimierung der Produktion. Im Bereich Bauüberwachung soll die grundsätzliche BIM-Arbeitsfähigkeit erreicht werden. Zudem sollen die Design Center in Indien und Rumänien Projekte in ihrer täglichen Arbeit unterstützen sowie stärker in die fachliche Weiterentwicklung eingebunden werden. Seit 2018 wurden mehr als 750 BIM-Projekte bearbeitet.
- Die DB Rail Academy, der internationale Trainingsanbieter der DB E&C, bildet seit 2023 Lokführer:innen in Ägypten u. a. für den DB-Konzern in Deutschland aus.

DB INTERNATIONAL OPERATIONS

- In Indiens Hauptstadt Delhi wurde im Oktober 2023 der erste Abschnitt eines neuen regionalen Schnellbahnnetzes eröffnet, das nach vollständiger Inbetriebnahme 82 km lang sein wird. RRTS ist das erste regionale Schnellbahnnetz Indiens. Die Züge erreichen eine Geschwindigkeit bis zu 160 km/h und sind damit die bisher schnellsten in Indien. Das Netz ist mit modernster Technik ausgestattet, die in Zukunft auch in Deutschland zum Einsatz kommen wird.
- DB IO übernimmt in Kanada als führende Partnerin eines Joint Ventures Planung, Betrieb und Instandhaltung des Schienenpersonenverkehrs in der Metropolregion Toronto. DB IO wurde im Dezember 2023 der über 23 Jahre laufende Betriebs- und Instandhaltungsauftrag erteilt. Ab 1. Januar 2025 wird die DB IO über ihre kanadische Tochtergesellschaft ONxpress Operations Inc. den Betrieb übernehmen. Das 450 km lange Streckennetz soll komplett modernisiert und erweitert werden.
- In einem Joint Venture mit dem ägyptischen Unternehmen Elsewedy Electric wurde die DB IO mit dem Betrieb von Infrastruktur und Fahrzeugen für den Hochgeschwindigkeits-, Regional- und Güterverkehr in Ägypten sowie der Instandhaltung der Stationen und Depots beauftragt. Auch »Suezkanal auf Schienen« genannt, wird das neue Verkehrsnetz das Mittelmeer und das Rote Meer verbinden. Mit 2.000 Streckenkilometern handelt es sich um das sechstgrößte Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt.

INFRAVIEW

- infraView unterstützt DB InfraGO bei der Überwachung von Bahnübergängen. Die dazu verwendete von der infraView entwickelte IoT-Videoüberwachung wird mit KI verarbeitet und in die technischen Gebäude zum Überwachen der Relaischaltungen eingebaut.

ESE ENGINEERING UND SOFTWAREENTWICKLUNG

- Die ESE wirkt an einem vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) koordinierten Verbundforschungsprojekt zur Standardisierung von Informationsflüssen in fahrerlosen Transportsystemen des öffentlichen Verkehrs mit. Zur wirtschaftlichen Integration von automatisierten Fahrzeugen in den öffentlichen Verkehr wird ein sicherheitsgerechtes und standardisiertes Referenzmodell für die Integration von automatisierten Fahrzeugen der Automatisierungsstufe 4 und höher entwickelt. Darin wird der Mehrwert KI-gestützter Methoden zur Beherrschung der Prozesskomplexität beschrieben.

DB Vertrieb

- DB Vertrieb präsentierte erstmalig eine virtuelle Assistenz für die sprachgesteuerte Buchung von Fahrkarten. Sie erfragt in einem freien Dialog den Reisewunsch und bietet eine Auswahl geeigneter Verbindungen an. In der nächsten Entwicklungsstufe wird zusätzlich der Fahrkartenkauf möglich sein. Die Einsatzmöglichkeiten der virtuellen Assistenz rund um das Reisezentrum sind vielfältig. So kann sie sowohl produktivitätssteigernd durch die Reiseberatenden für Übersetzung, Vorausfüllung von Buchungsmasken und Wissensmanagement für Tariffragen eingesetzt werden als auch selbstständig direkt den Kund:innen zur Verfügung stehen, wenn das Reisezentrum geschlossen oder die Wartezeit für einen freien Reiseberatenden zu hoch ist.
- Das Video-Reisezentrum feierte 2023 zehnjähriges Jubiläum. Es kommt oft in ländlichen Gebieten zum Einsatz, in denen es keinen oder sehr wenig personenbedienten Verkauf gibt. Per Video-Konferenz erhalten Kund:innen so trotzdem eine persönliche Beratung von unseren Reiseberatenden. Es gibt bereits 110 Video-Reisezentren und 30 Video-Automaten in elf Bundesländern, mehr sind in Planung.

DB Connect

DB Connect stellt dem DB-Konzern bedarfsgerechte Mobilität auf der Straße zur Verfügung, v. a. durch die verlässliche Bereitstellung von Funktionsfahrzeugen. Die Bündelung der Fahrzeugbedarfe über den DB-Konzern und die Bundeswehr (BwFuhrparkService GmbH) ist eine wesentliche Säule zur Kostenreduzierung im Fahrzeugeinkauf. DB Connect schafft attraktive Alternativen zur individuellen Pkw-Nutzung im Sinne einer intelligenten Vernetzung von am Markt verfügbaren und eigenen Mobilitäts Optionen.

Für den konzernexternen Markt werden im Bereich vernetzte Mobilität Lösungen für Unternehmen, Stadtverwaltungen und Privatkund:innen entwickelt. Mit den Sharing-Angeboten [Flinkster](#)  und [Call a Bike](#)  werden Schiene und Straße effizient und wirkungsvoll miteinander verknüpft. Die digitalen Produkte, wie das Mobilitätsbudget [Bonvoy](#)  oder [DB Curbside Management](#) , bieten Unternehmen und Kommunen moderne Lösungen für eine nachhaltige Mobilität.

- [Call a Bike](#)  **Nr. 14** hat 2023 auf ein Entleihsystem mit festen Stationen umgestellt. Mit einer höheren Verfügbarkeit an Haltestellen und Bahnhöfen des ÖPNV trägt Call a Bike zu einer verlässlichen Konnektivität bei. Zusätzlich hat Call a Bike den Schienenersatzverkehr in verschiedenen Städten durch temporär eingerichtete Stationen und Freiminuten unterstützt.

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn

- **Flinkster** ermöglicht als überregionales Carsharing-Netzwerk Bahnreisenden bereits an über 150 Bahnhöfen in Deutschland einen leichten Zugang zum Carsharing-Angebot. Derzeit werden Maßnahmen umgesetzt, z. B. die Einführung einer neuen Kunden-App, um die Flinkster-Plattform und das damit verbundene Kundenerlebnis attraktiver zu gestalten.
- **Bonvoyo**, das Mobilitätsbudget als flexibler und nachhaltiger Benefit für Mitarbeitende, wächst im Funktionsumfang stetig. Z. B. können Reisende mit der App der Hamburger Hochbahn (hvv Switch) bereits Deutschland-Tickets nicht nur über Bonvoyo buchen, sondern auch direkt bezahlen.
- **DB Curbside Management** ist seit Anfang 2023 in München im Einsatz. Es unterstützt die Stadt bei der Umsetzung ihrer Mobilitätsplanung und dem Management von Sharing-Angeboten auf städtischen Flächen. Deutschlandweit wird DB Curbside Management bereits an über 50 Bahnhöfen zur digitalen Vernetzung von Nahverkehrs- und Sharing-Angeboten eingesetzt.

GRI Entwicklung im Berichtsjahr

- > Operative Ergebnisverbesserungen insbesondere infolge der Einführung einer Konzernumlage.
- > Digitalisierung und Konzernprojekte vorangetrieben.
- > Mitarbeitendenzahl v. a. entsprechend der Leistungsentwicklung angestiegen.

BETEILIGUNGEN/SONSTIGE	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Gesamtumsatz in Mio. €	6.829	6.123	+706	+11,5
DB Business Services	3	2	+1	+50,0
DB Operational Services	7.807	7.035	+772	+11,0
Sonstige/Konsolidierung	-981	-914	-67	+7,3
Außenumsatz in Mio. €	775	696	+79	+11,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	291	37	+254	-
EBIT bereinigt in Mio. €	-338	-546	+208	-38,1
DB Business Services	-161	-93	-68	+73,1
DB Operational Services	110	130	-20	-15,4
Sonstige	-287	-583	+296	-50,8
Brutto-Investitionen in Mio. €	784	724	+60	+8,3
DB Business Services	3	5	-2	-40,0
DB Operational Services	581	438	+143	+32,6
Sonstige	200	281	-81	-28,8
Netto-Investitionen in Mio. €	781	717	+64	+8,9
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	61.876	59.992	+1.884	+3,1
DB Business Services	11.626	11.455	+171	+1,5
DB Operational Services	47.608	46.045	+1.563	+3,4
Sonstige	2.642	2.492	+150	+6,0
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	60.806	59.193	+1.613	+2,7

Der Anstieg des Gesamtumsatzes wurde getrieben durch höhere Umsätze mit konzerninternen Kunden von Gesellschaften der DB Operational Services. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Bedarf an Lösungen für Digitalisierung und Cybersecurity (DB Systel), Bauprojekten (DB Bahnbau und DB E.C.O.) sowie Fahrzeugprojekten (DB Fahrzeuginstandhaltung). Zudem stiegen die Leistungen von DB Services, DB Sicherheit sowie DB Connect, u. a. infolge der Nachfrageerholung im Personenverkehr sowie preisbedingt. Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte u. a. die konzerninterne Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb 126 zu DB Fernverkehr.

Die Umsätze mit konzernexternen Kunden stiegen auf niedrigem Niveau deutlich an. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem gestiegenen Projektgeschäft (DB Bahnbau, DB E.C.O.). Gegenläufig wirkte ein niedrigerer Außenumsatz bei DB Vertrieb.

Die operativen Ergebnisgrößen des Bereichs Sonstige werden maßgeblich geprägt durch Funktionen der Konzernleitung, die für die Geschäftsfelder erbracht werden. Seit 2023 werden die umlagefähigen Kosten über eine Konzernumlage 106 (Ausweis in den sonstigen betrieblichen Erträgen) an die Geschäftsfelder weiterbelastet. Die operativen Ergebnisgrößen entwickelten sich in der Folge deutlich besser. Bereinigt um den positiven Effekt aus der Einführung einer Konzernumlage in 2023 war der Ergebniszuwachs weniger stark.

Belastungen resultierten u. a. aus höheren Aufwendungen für Material (v. a. leistungsbedingt; insbesondere DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Bahnbau) sowie Personal (im Wesentlichen tarifbedingt und Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl). Gegenläufig teilweise kompensierend wirkte u. a. die konzerninterne Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb zu DB Fernverkehr.

Der Anstieg der Investitionen resultierte im Wesentlichen aus der DB Fahrzeuginstandhaltung, v. a. in die Werkeinfrastruktur. Nach Lieferschwierigkeiten im Vorjahr führte auch eine verbesserte Fahrzeugverfügbarkeit bei DB Connect zu einem Anstieg der Investitionstätigkeit. Ergänzend wirkten Investitionen in digitale Endgeräte und die Netzwerkinfrastruktur bei DB Systel.

Die Zahl der Mitarbeitenden stieg v. a. getrieben durch einen Personalaufbau bei Gesellschaften der DB Operational Services, insbesondere bei DB Systel, DB E.C.O., DB Bahnbau, DB Services und DB Fahrzeuginstandhaltung infolge von ausgeweiteten Digitalisierungs- und Qualitätsmaßnahmen sowie der Erhöhung der Eigenfertigungstiefe. Gegenläufig wirkte ein Rückgang der Mitarbeitendenzahl, u. a. infolge der konzerninternen Übertragung von Aktivitäten von DB Vertrieb zu DB Fernverkehr sowie bei den Personaldienstleistern des DB-Konzerns.

Geschäftsfeld DB Schenker

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Landverkehr

EUROPA

- Der europäische Landverkehrsmarkt war 2023 geprägt von sinkender Nachfrage nach Transportkapazität. Hauptursache war die inflationsbedingte Abkühlung der Konjunktur. Die geringere Nachfrage führte zu einer gestiegenen Verfügbarkeit von Transportkapazität am Markt. Dennoch sanken die Frachtraten nur geringfügig, da sie weiterhin durch den Fahrermangel und die hohen Diesel- und Energiepreise beeinflusst wurden.
- DB Schenker behauptete seine marktführende Position.

AMERICAS

- Nach einer sehr dynamischen Entwicklung im Vorjahr schwächte sich der Landverkehrsmarkt in den USA und Kanada 2023 deutlich ab. Das Problem der überschüssigen Frachtkapazitäten blieb bestehen und führte zu Insolvenzen. In den USA wurde die Wirtschaft weiterhin durch eine hohe Inflation sowie steigende Zinsen und Dieselpreise beeinträchtigt. Diese Faktoren wirkten sich auf die Transport- und Frachtbranche durch eine geringere Frachtnachfrage und sinkende Raten aus.
- Das Volumenwachstum war in der gesamten Region begrenzt, mit Ausnahme von Brasilien, das 2023 stark blieb. Mexiko folgte im Allgemeinen dem rückläufigen Volumentrend in den USA, allerdings in einem deutlich geringeren Ausmaß als in Nordamerika insgesamt.

ASIEN/PAZIFIK

- Der Ukraine-Krieg stellte das Geschäft auf dem eurasischen Korridor 2023 weiterhin vor große Herausforderungen. Die Transportnachfrage im Landverkehr war auf einem sehr niedrigen Niveau. Viele Kunden bevorzugten den Seeverkehr, auch wegen deutlich gesunkener Frachtraten. In den Kernmärkten China und Indien waren leichte Erholungseffekte im Sendungsvolumen und bei den Frachtraten im September und Oktober 2023 zu erkennen.
- Der internationale Landverkehrsmarkt in Asien war insgesamt zwar robust, stand aber unter großem Margendruck aufgrund der starken Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs.

Luftfracht

Die Auswirkungen der globalen geo- sowie finanzpolitischen Unsicherheiten waren auch in der Nachfrage nach Luftfrachttransporten spürbar. In der Folge war 2023 von erheblicher Schwäche im Luftfrachtmarkt geprägt.

2023 begann sehr schwach und auch die Sommermonate brachten keine spürbare Erholung. In der zweiten Jahreshälfte stieg jedoch v. a. das Geschäft mit leicht verderblichen sowie niedrigpreisigen E-Commerce-Gütern aus Asien stark an.

Durch den sehr dynamischen Anstieg des E-Commerce-Geschäfts konzentrierte sich die verfügbare Luftfrachtkapazität in den letzten Monaten 2023 auf wenige Verbindungen von und nach Asien. Dies führte insgesamt zu einer regionalen Unausgewogenheit hinsichtlich der verfügbaren Kapazität mit entsprechend volatiler Entwicklung der Frachtraten und Erträge im Luftfrachtmarkt.

DB Schenker verzeichnete 2023 ein rückläufiges Volumen.

Seefracht

Im Jahresverlauf 2023 fielen die Seefrachtraten auf den Hauptrouten weiter von den im Vorjahr erreichten Allzeithochs. Makroökonomische Einflüsse wie die anhaltend hohe Inflation und ein höheres Zinsniveau hatten eine spürbar dämpfende Wirkung auf die Nachfrage. Gleichzeitig stieg das verfügbare Kapazitätsangebot aufgrund vieler Schiffsneubauten erheblich an. Diese Effekte setzten die Frachtraten weiter unter Druck und drückten sie teilweise unter ein kostendeckendes Niveau. Belastungen resultierten zudem aus der eingeschränkten Befahrbarkeit des Panamakanals infolge des Wassermangels in Zentralamerika sowie aus Überfällen/Angriffen auf Schiffe im Roten Meer und führten zu Störungen auf den betroffenen Handelsrouten.

In diesem schwierigen Umfeld für die Containerschifffahrt entwickelte sich DB Schenker im Vergleich zu den Wettbewerbern auf einem ähnlichen Niveau.

Kontraktlogistik

Nachdem sich der Kontraktlogistikmarkt im Vorjahr auf das Vor-Corona-Niveau erholt hatte, hielt das Wachstum auch 2023 an. Es wurde jedoch durch wirtschaftliche Abschwächungen sowie Inflationstendenzen und längere Vorlaufzeiten bei Ausrüstungen etwas gebremst. Positiv entwickelten sich insbesondere die Bereiche Elektronik (5G, Cloud, Mikrochips), E-Commerce (Omnichannel), Gesundheitswesen,

Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder DB Schenker

GRI

DB Schenker – auf einen Blick

Geschäftssegmente

Landverkehr

- Paketsendungen
- Systemverkehre
- Direktverkehre

Luft- und Seefracht

- Luftfracht: allgemeine Luftfrachtprodukte, Charterservices, intermodale Lösungen
- Seefracht: Stückgutsendungen, Container-Komplettlösungen, intermodale Lösungen, Kühlcontainer
- Weitere: u. a. Messe- und Kunstlogistik, Anlagen- und Projektlogistik, Sport- und Eventlogistik, Spezialtransporte

Kontraktlogistik

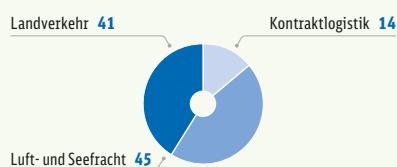
- After Market / Reverse Logistics
- Finished Goods
- Cloud Logistics
- E-Commerce
- Medizinische Geräte/ Healthcare

Sonstige

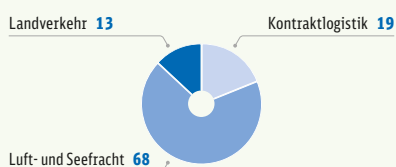
- Unterstützung der Sparten durch zentrale Funktionen wie Produktion, Vertrieb, Finanzen, Personal und IT

Struktur

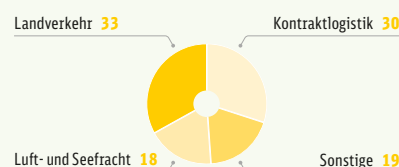
UMSATZ / in %



EBIT / in %



MITARBEITENDE / in %



Geschäftsmodell

INPUTS

Mitarbeitende

- Rund 72.700

Fahrzeuge

- Rund 34.300 regelmäßig eingesetzte Fahrzeuge (inkl. externer, ohne Spotmarkt)

Netzwerke und Infrastruktur

- Mehr als 1.850 Standorte in über 130 Ländern¹⁾
- davon rund 430 Standorte im Landverkehr und
- rund 550 weltweite Standorte in der Luft-/Seefracht
- Rund 8,5 Mio. m² Lagerfläche in der Kontraktlogistik weltweit

Weitere Produktionsfaktoren

- Kraftstoffe
- Strom
- Wasser

GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN

Kundensegmente

- Geschäftskunden mit Fokus auf Automotive, Chemicals, Consumer, Electronics, Healthcare, Industrials, Retail und Semicon/Solar

Nutzenversprechen

- DB Schenker bietet weltweit kundenorientierte, zuverlässige und umweltfreundliche integrierte Lösungen bei Transport und Lagerhaltung.

Kundenzugang /-bindung

- Geschäftsstellen mit Flächenvertrieb
- Key-Account-Management
- E-Services

Schlüsselaktivitäten

- Globale Netzwerke planen und betreiben
- Transport- und Lagerhaltungsleistungen durchführen/organisieren
- Frachtraum einkaufen
- Logistische Zusatzleistungen erbringen

OUTPUTS²⁾

Sendungen im Landverkehr

- 101 Mio.

Luftfrachtvolumen (Export)

- 1,1 Mio. t

Seefrachtvolumen (Export)

- 1,8 Mio. TEU

OUTCOMES³⁾

EBIT bereinigt

- 1.129 Mio. €

Mitarbeitendenzufriedenheit

- Zi von 4,0 (2022)

Kundenzufriedenheit

- Schulnote von 2,2

CO₂e-Emissionen

- -29,4% (Landverkehr⁴⁾)
- -15,5% (Luftfracht)
- -66,7% (Seefracht)
- im Vergleich zu 2006 (spezifisch)

Stand 2023 bzw. per 31. Dezember 2023.

¹⁾ 78 Länder mit eigener Präsenz (Hongkong und Taiwan werden nicht als einzelne Länder gezählt).²⁾ Schlüsselprodukte und -dienstleistungen.³⁾ Interne und externe Folgen und Ergebnisse der Geschäftsaktivitäten und Outputs entlang der gesamten Wertschöpfungskette.⁴⁾ Ohne USA Truck 171.

E-Mobilität und Konsumgüter. Die Produktstrategie der globalen Kontraktlogistik ist auf diese positive Branchenentwicklung vollständig abgestimmt, was sich in einer kontinuierlichen Verbesserung der Rentabilität und der Endergebnisse niederschlägt.

Trotz hoher Investitionen gab es weltweit einen Mangel an verfügbaren Lagerflächen. Der Mangel an kommerziellen Lager- und Industrieflächen ist v. a. auf das coronabedingte Wachstum des E-Commerce sowie auf die Nachfrage aus anderen Branchen aufgrund gestiegener Lagerbestände zurückzuführen. Die Investitionen in neue Lagerflächen könnten aufgrund stark steigender Preise für Baumaterialien, knapper werdender Bauflächen sowie in Verbindung mit steigenden Arbeits- und Finanzierungskosten weiter zurückgehen.

DB Schenker konnte seinen Marktanteil leicht erhöhen, insbesondere in den Regionen Amerika sowie Naher Osten und Afrika.

GESCHÄFTSMODELL

DB Schenker ist als eines der globalen Top-4-Logistikunternehmen im Markt positioniert und bedient etablierte Märkte und aufstrebende Volkswirtschaften mit einem weltweiten Netzwerk:

- **Landverkehr:** Das Netzwerk von DB Schenker verbindet die wichtigsten Wirtschaftsregionen in Europa. Das Angebot umfasst zeit- und kostenoptimierte Dienstleistungen für Stückgut-, Teil- und Komplettladungsverkehre sowie europaweite Tür-zu-Tür-Lösungen. Der Landverkehr in Amerika stellt ein zunehmend wichtiger werdendes Aktivitätsfeld dar. Neben der Bedienung der nordamerikanischen Märkte werden die Aktivitäten in Südamerika ausgedehnt. Im Wachstumsmarkt Asien weitet DB Schenker das Landtransportgeschäft ebenfalls aus.
- **Luft- und Seefracht:** Als einer der weltweit führenden Anbieter bietet DB Schenker die gesamte Palette der Dienstleistungen in diesem Segment, dazu gehören auch [klima-freundliche Angebote](#) 170f.
- **Kontraktlogistik:** Das Leistungsangebot umfasst alle Stufen der Wertschöpfungskette – vom Lieferanten über den Produzenten/Handel bis zum Endkunden und zum Ersatzteilservice. Kernkompetenz ist die Planung und Abwicklung globaler Lieferketten, darunter auch nachhaltige Logistikkonzepte.

DB Schenker gehört mit rund 72.700 Beschäftigten an über 1.850 Standorten in mehr als 130 Ländern zu den führenden Logistikdienstleistern weltweit. DB Schenker verfügt über eine weltweite Kundenbasis von rund 400.000 Kunden mit breitem Branchenmix und einem Fokus auf Industriekunden. Der Vertical-Market-Ansatz verfolgt das Ziel, branchenspezifische Lösungen zu entwickeln. Wichtige Großkunden werden mit maßgeschneiderten Lösungen betreut.

In der Luft- und Seefracht agiert DB Schenker ausschließlich als Spediteur ohne eigene Flugzeuge und Schiffe, im Bereich der Luftfracht jedoch mit einer zeitlich diversifizierten Charterstrategie auf den Main Tradelanes. Dagegen werden in Teilen des Landverkehrs eigene Fahrzeuge und Ladegefäße verwendet. Umschlagterminals sowie Lagerhäuser sind meist Eigentum von DB Schenker oder längerfristig angemietet. Wichtige Partner sind neben Fluggesellschaften und Reedereien in der Luft- und Seefracht auch im Landverkehr Subunternehmer für die Durchführung von Transporten.

Das Leistungsvolumen wird in Abhängigkeit von der Sparte gemessen:

- im Landverkehr ist es die Anzahl der Sendungen,
- in der Luftfracht sind es die abgerechneten Tonnen, und
- in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen.

In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße. Marktvergleiche werden hier i. d. R. auf Umsatzbasis durchgeführt.

DB Schenker hat eine relativ geringe Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe. Rund 70 % des Umsatzes der Transportsparten werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber dar. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist v. a. ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt insbesondere für die Kontraktlogistik. Hier sind industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse wesentliche Erfolgsfaktoren. Darüber hinaus ist eine effektive IT-Unterstützung von besonderer Bedeutung.

Die wichtigsten Einnahmequellen sind Transport- und Logistikdienstleistungen, einschließlich Dienstleistungen mit zusätzlicher Wertschöpfung, die sich auf die strategischen Bereiche Aftermarket, Cloud, Finished Goods Fulfillment, Omnichannel und medizinische Geräte konzentrieren, wobei der Schwerpunkt auf der Betreuung der Elektronik-, Gesundheits-, Industrie- und E-Mobilitäts-Branche liegt.

GRI MÄRKTE UND STRATEGIE

DB Schenker ist in den Marktsegmenten Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik sehr gut aufgestellt. Die Vision von DB Schenker ist es, der weltweit führende integrierte Transport- und Logistikanbieter zu sein. Um dies zu erreichen, will DB Schenker seine Marktpositionen weiter stärken und ausbauen.

Mit der UNLEASH-Strategie will DB Schenker seine Organisation zukunftsicher machen: durch Kundenorientierung, leistungsfähige Mitarbeitende und dynamisches Wachstum. Anfang 2022 wurde ein umfassendes Transformationsprogramm initiiert, um den Wandel voranzutreiben und sich dabei auf fünf kritische Erfolgsfaktoren zu konzentrieren: Marktkompetenz, Arbeitskultur, unternehmerische Nachhaltigkeit, digitale und prozessuale Exzellenz sowie wirtschaftliche Stärke. Diese fünf Erfolgsfaktoren werden durch ehrgeizige Nachhaltigkeitsziele ergänzt, um bis 2040 CO₂-neutral zu werden.

Darüber hinaus gewinnt die Digitalisierung als Treiber der Disruption in der Logistikbranche zunehmend an Bedeutung. DB Schenker konzentriert sich daher darauf, die effektivsten Tools und Prozesse zu entwickeln, um seine Kunden zu bedienen. Hier werden Initiativen wie datengesteuerte Geschäftsmodelle, Online-Plattformen und technische Innovationen auf globaler Ebene gefördert.

Fortschritte bei der Umsetzung der UNLEASH-Strategie

- **Marktkompetenz:** Ziel ist es, spezifische Herausforderungen und Chancen der Geschäftsbereiche zu meistern, um die Kundenbedürfnisse stets optimal zu bedienen. Die Vertriebsexperten von DB Schenker konzentrieren sich auf den zielgruppen- und branchenspezifischen Verkauf der richtigen Lösungen. Mit der Marktentwicklung wird das Portfolio stetig angepasst und erweitert, um den Bedürfnissen der Kunden jederzeit gerecht zu werden.
- **Unternehmerische Nachhaltigkeit:** Auf dem Weg zur CO₂-Neutralität bis 2040 und zu einem ganzheitlicheren Nachhaltigkeitsansatz für DB Schenker sind die Nachhaltigkeitsbemühungen von großer Bedeutung. DB Schenker erweitert und intensiviert seine Nachhaltigkeitsbestrebungen kontinuierlich. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Logistik hat sich DB Schenker eine Vielzahl von Zielen gesetzt, wie z. B. die Erhöhung des Frauenanteils, die Abdeckung von ESG-Rankings und -Ratings sowie die kontinuierliche Umstellung der Lkw-Flotte auf alternative Antriebe bzw. auf nachhaltige Kraftstoffe, um nur einige zu nennen.

- **Unsere Arbeitskultur:** Neu eingeführte Arbeitsmethoden schaffen ein Umfeld, in dem die Mitarbeitenden ihr volles Potenzial entfalten können. Dazu zählen auch Company Hacks (Techniken und Methoden zur Förderung der agilen Zusammenarbeit), die eine funktionellere und engagiertere Arbeitsweise ermöglichen und eine Kultur stärken, die auf Entscheidungsfindung und Eigenverantwortung ausgerichtet ist.
- **Digital- und Prozessexzellenz:** DB Schenker baut Marktführerschaft und digitale Reichweite aus und optimiert Prozesse. So ersetzt DB Schenker bspw. länderspezifische Betriebssysteme durch ein globales Betriebssystem, das zur Verbesserung der Prozess- und Produktivitätseffizienz beiträgt und den Austausch von Informationen über Zeitzonen und mehrere Plattformen hinweg realisiert, um eine bessere Entscheidungsfindung zu ermöglichen.
- **Wirtschaftliche Stärke:** Verbesserung des Ergebnisses und der organisatorischen Fitness durch ständiges Hinterfragen des Status quo. 2022 erwarb DB Schenker [USA Truck](#)  171 als gezielte M&A-Expansion auf dem US-Markt, um den Kundenanforderungen besser gerecht zu werden und das Serviceangebot zu vervollständigen. Die Integration wurde 2023 abgeschlossen.

UMWELTMASSNAHMEN

Auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Logistik investiert DB Schenker in innovative, klimafreundlichere Land-, Luft- und Seefrachtlösungen und verbessert gleichzeitig die Ressourceneffizienz in seinen Logistikzentren. Auf diese Weise unterstützt DB Schenker auch die Bestrebungen seiner Kunden nachhaltige Lieferketten aufzubauen. Dies wurde 2023 bspw. durch den Kunden Hewlett-Packard gewürdigt, der DB Schenker mit den Preisen »Supplier of the Year« und »Logistics Sustainability Partner of the Year« ausgezeichnet hat. Damit wurden sowohl das Engagement und die Leistung in den Bereichen Widerstandsfähigkeit, Agilität und Nachhaltigkeit als auch die Zusammenarbeit zur Bewältigung ökologischer Herausforderungen anerkannt.

- **Klimafreundlichere Luftfracht:** Durch das Angebot der sog. Book&Claim-Nachweiskette ist eine CO₂e-Reduktion durch den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) auf allen Flügen zu allen Flughäfen weltweit verfügbar. Dies stellt eine signifikante Erweiterung zu unseren bestehenden klimafreundlicheren Luftfrachtlösungen dar. DB Schenker hat 2023 mehr als 13.000 t SAF gekauft, ein deutlicher Zuwachs im Vergleich zu den rund 11.000 t in 2022.
- **Klimafreundlichere Seetransporte:** Gemeinsam mit den Reedereien MSC, CMA CGM sowie Hapag-Lloyd kauft DB Schenker für alle Handelsrouten Biokraftstoff ein, um den Ausstoß von Treibhausgasemissionen weiter zu reduzieren. Insgesamt hat DB Schenker 13.000 t Biokraftstoff für

2023 gekauft und ist damit in Vorleistung gegangen, um eine tatsächliche Reduktion der durch Seefrachttransporte verursachten Treibhausgase gemeinsamen mit Kunden zu erreichen.

– Klimafreundliche Landtransporte:

- Die Zahl der für DB Schenker fahrenden **batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV)** grün **Nr. 122** in Europa belief sich 2023 auf mehr als 300. Darunter befinden sich verschiedene Modelle und Hersteller sowie der erste operative Einsatz von VOLTA-Lkws in Europa. Für seine Niederlassungen in Frankreich hat DB Schenker 53 Renault-Trucks E-Tech D erworben, um dort die Emissionen des Lieferverkehrs signifikant zu reduzieren.
- 2023 wurden erste Tests mit einem wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug (FCEV) durchgeführt. Ein erster 40-t-**Wasserstoff-Lkw** grün **Nr. 53** ist im täglichen Verkehr zwischen Köln und Eupen in Belgien im Einsatz.
- Zudem hat DB Schenker 2023 Tests mit E-Trailern in Frankreich durchgeführt. Nach ersten Ergebnissen ermöglicht der kombinierte Einsatz von E-Trailern mit Diesel-Zugmaschinen, im Vergleich zum alleinigen Einsatz von Diesel-Zugmaschinen, Einsparungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen 24% und 55%. Die Potenziale zur Einsparung sind u. a. abhängig von Topografie, Verkehrssituation und dem jeweiligen Transportverlauf.

– EcoWarehouses:

- DB Schenker verfolgt mit dem EcoWarehouse-Programm weltweit den Ausbau erneuerbarer Energien sowie umweltfreundlicher Technologien und Materialien in seinen Logistikcentern.
- Nach der Eröffnung des KL2 Korea Logistic Centers in der ersten Jahreshälfte 2023 wurde im zweiten Halbjahr 2023 auf den Philippinen das 53. DB Schenker-Warenlager als **EcoWarehouse** grün **Nr. 112** ausgezeichnet. Das Bicutan Logistics Center ist ein modernes, umweltfreundliches Logistikzentrum, das durch die kontinuierliche Implementierung verschiedener Maßnahmen wie die Installation einer Solarbeleuchtung seinen CO₂-Ausstoß weiter verringert. Auch der Einsatz von elektrisch betriebenen Trucks ist geplant.
- Darüber hinaus legte DB Schenker im August 2023 den Grundstein für das Red Lion 2 in Singapur: eines der zukünftig größten und nachhaltigsten Lager im asiatisch-pazifischen Raum, das aus nachhaltigen Materialien gebaut und intelligente Licht- und Kühlsysteme einführen wird. Durch neueste Solartechnik wird Red Lion 2 mehr Energie produzieren, als benötigt wird, und somit die höchsten Zertifizierungsanforderungen erfüllen (LEED Zero Carbon und Green Mark Zero Energy).

- **Circular Economy Logistics:** DB Schenker ist seit 2023 das einzige Logistikunternehmen mit dem Status eines Diamantmitglieds in der Reverse Logistics Association. DB Schenker hat für seine globalen Kunden 2023 ein eigenes Produkt, Circular Economy, vorgestellt, das auf die Anforderung und steigende Nachfrage zirkulärer Lieferketten abzielt. Wesentliche Bestandteile dieses Produkts sind ein Retourenmanagement, eine spezifische IT-Einbindung sowie wertschöpfende Services, die Rücklauf, Sichtung, Reparatur und die nachhaltige Verwertung von Waren ermöglichen. Als One-Stop-Shop unterstützt DB Schenker Kunden dabei, Produkte und entsprechende Ressourcen möglichst lange und ohne Verlust in Kreisläufen zu führen. Weltweit betreibt DB Schenker mehr als zehn Lager für führende Elektronikkonzerne. Es werden jährlich bereits über zehn Millionen Geräte, Drucker, Laptops oder Handys kontrolliert, repariert oder ausgetauscht bzw. recycelt.

BETEILIGUNGEN

- **USA Truck:** Zum 15. September 2022 haben DB Schenker und USA Truck die Übernahme aller im Umlauf befindlichen Aktien von USA Truck durch DB Schenker vollzogen. Der Zusammenschluss unterstreicht das Ziel von DB Schenker und USA Truck, ein führender Anbieter von Transportlösungen in Nordamerika zu werden. DB Schenker wird die gemeinsame Marktposition im Bereich Landtransport in Nordamerika ausbauen und das erweiterte Produktangebot dazu nutzen, die anderen Produkte in Nordamerika zu stärken.
- **EVAG:** Zum 29. Dezember 2022 hat DB Schenker den Verkauf der EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH (EVAG) vollzogen. Der Verkauf dient der Fokussierung auf das Kerngeschäft von DB Schenker.
- **MTS:** Zum 1. August 2022 haben DB Schenker und die Wessels & Müller SE die Übernahme sämtlicher ausstehender Kommanditanteile an der MarkenTechnikService GmbH & Co. KG (MTS) vollzogen. Wessels & Müller SE ist bereits ein langjähriger Gesellschafter der MTS-Gruppe.
- **Aktivitäten in Russland:** DB Schenker hat sich mit dem Verkauf der Schenker AO und der Schenker Business Services OOO aus dem russischen Markt zurückgezogen. Beide Gesellschaften wurden mittels Management-Buy-out mit Wirkung zum 17. November 2023 bzw. 5. Dezember 2023 veräußert. Die Unterzeichnung der Kaufverträge erfolgte bereits am 8. November 2022.



Entwicklung der Geschäftsfelder

> Geschäftsfelder DB Schenker

DB SCHENKER	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Kundenzufriedenheit in Schulnote	2,2	2,5	- 0,3	-
Sendungen im Landverkehr in Mio.	100,8	102,8	- 2,0	- 1,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	1.148	1.326	- 178	- 13,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	1.783	1.909	- 126	- 6,6
Gesamtumsatz in Mio. €	19.127	27.604	- 8.477	- 30,7
Außenumsatz in Mio. €	19.104	27.545	- 8.441	- 30,6
Rohertragsmarge in %	40,9	30,9	+ 10,0	-
EBITDA bereinigt in Mio. €	1.909	2.512	- 603	- 24,0
EBIT bereinigt in Mio. €	1.129	1.841	- 712	- 38,7
EBIT-Marge (bereinigt) in %	5,9	6,7	- 0,8	-
Brutto-Investitionen in Mio. €	950	946	+ 4	+ 0,4
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	72.710	76.591	- 3.881	- 5,1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt in VZP	75.062	75.907	- 845	- 1,1
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	4,0	-	-
Frauenanteil per 31.12. in %	36,4	36,7	- 0,3	-
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (Landverkehr) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) ^{1), 2)} in %	- 29,4	- 29,4	-	-
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (Luftfracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) ²⁾ in %	- 15,5	- 16,2	+ 0,7	-
Spezifische CO ₂ e-Emissionen (Seefracht) im Vergleich zu 2006 (bezogen auf tkm) ²⁾ in %	- 66,7	- 67,2	+ 0,5	-

¹⁾ Ohne USA Truck  171.²⁾ In 2022 spezifische CO₂-Emissionen.

GRI ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

- *Insgesamt sehr herausforderndes Marktumfeld und mangelnde Konjunkturimpulse.*
- *Operative Ergebnisgrößen, getrieben durch die Luft- und Seefracht sowie die Kontraktlogistik, weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.*
- *Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Effizienz und Digitalisierung in Umsetzung.*

In die Erfassung der Kundenzufriedenheit fließen rund 10.000 Befragungen aus 16 Ländern ein. Diese Abfrage wird jährlich durchgeführt. Die Kundenzufriedenheit konnte 2023 deutlich gesteigert werden.

Die Volumenentwicklung war insgesamt rückläufig. Treiber war die allgemein schwache Marktentwicklung infolge von mangelnden konjunkturellen Impulsen.

Die wirtschaftliche Entwicklung war, getrieben durch die Luft- und Seefracht, deutlich schwächer: Die operativen Ergebnisgrößen gingen in allen Regionen zurück, lagen aber weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau. Entsprechend war auch der Rohertrag rückläufig (- 8,3%). Währungskursbereinigt war der Rückgang noch etwas höher.

Die Ertragsentwicklung war infolge des deutlichen Umsatzrückgangs schwächer:

- **Umsatz (- 30,7% / - 8.477 Mio. €):** deutlicher Rückgang infolge geringerer Frachtraten insbesondere in der Luft- und Seefracht sowie nachfragebedingt. Währungskurseffekte wirkten zusätzlich ertragsmindernd.

- **Sonstige betriebliche Erträge (+ 28,0% / + 74 Mio. €):** deutlicher Anstieg u. a. infolge höherer Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und der Veräußerung von Gegenständen des Anlagevermögens. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg noch etwas deutlicher. Die Aufwandsseite wurde v. a. getrieben durch die Frachtratenentwicklung. Effekte aus Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität wirkten zusätzlich positiv:
- **Materialaufwand (- 40,2% / - 7.742 Mio. €):** deutlicher Rückgang infolge der Frachtratenentwicklung insbesondere in der Luft- und Seefracht sowie währungskursbedingt.
- **Personalaufwand (- 0,8% / - 33 Mio. €):** leichter Rückgang. Effizienzmaßnahmen, die zu einer niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl führten, sowie Währungskurseffekte wurden inflationsbedingt durch höhere Personalkosten großenteils kompensiert.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (- 1,2% / - 24 Mio. €):** ebenfalls leichter Rückgang, der v. a. aus geringeren Aufwendungen für Versicherungen sowie leistungsbedingt niedrigeren Serviceleistungen resultierte. Währungskurseffekte wirkten unterstützend.
- **Abschreibungen (+ 16,2% / + 109 Mio. €):** Zunahme v. a. aufgrund von Effekten im Zusammenhang mit der Akquisition von USA Truck  171. Bereinigt um Währungskurseffekte war der Anstieg noch etwas deutlicher.

Die Investitionstätigkeit lag in etwa auf Vorjahresniveau. Investitionsschwerpunkte waren die Regionen Europa, Amerika und Asien.

Die Mitarbeitendenzahl ging infolge der operativen Geschäftsentwicklung, von Effizienzmaßnahmen sowie des Abschlusses der Integration von USA Truck zurück.

Der Anteil der Frauen sank leicht.

Die Entwicklung der spezifischen CO₂e-Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 2006 war 2023 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr.

- **Landverkehr:** Der Rückgang der spezifischen Emissionen im Vergleich zum Referenzjahr 2006 ist im Vorjahresvergleich stabil geblieben. Verbesserungen wurden durch eine geringere Auslastung des Landtransportnetzwerks kompensiert.
- **Luftfracht:** Der Luftverkehr weist eine leicht gesunkene Effizienz in Bezug auf die CO₂e-Emissionen aus. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem spürbaren Volumenrückgang.
- **Seefracht:** Die Effizienz in der Seefracht in Bezug auf die CO₂e-Emissionen ist auch leicht gesunken. Durch den Einsatz von Biokraftstoff konnten Fortschritte erzielt werden. Diese wurden durch den spürbaren Volumenrückgang aber mehr als kompensiert.

Sparte Landverkehr

- Rückläufiges Sendungsvolumen nationaler Verkehre wurde durch Preismaßnahmen kompensiert.
- Portfoliooptimierungen und Qualitätsverbesserungen mit positiven Effekten.
- Digitale Transformation sowie Optimierungen des Produkt- und Kundenmixes, des Netzwerks und eines nachhaltigeren Angebots weiter vorangetrieben.

SPARTE LANDVERKEHR	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Sendungen im Landverkehr in Mio.	100,8	102,8	- 2,0	- 1,9
Gesamtumsatz in Mio. €	7.852	7.852	-	-
Außenumsatz in Mio. €	7.837	7.832	+ 5	+ 0,1
EBITDA bereinigt in Mio. €	481	399	+ 82	+ 20,6
EBIT bereinigt in Mio. €	140	158	- 18	- 11,4
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	23.738	24.706	- 968	- 3,9

Im Landverkehr ging die Nachfrage getrieben durch Rückgänge bei den Systemverkehren zurück. Unsicherheiten hinsichtlich der konjunkturellen Entwicklung, die Inflation sowie die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs waren maßgebliche Treiber. Gegenläufig stieg das Sendungsvolumen bei den Parcel- und Direktverkehren an.

Die wirtschaftliche Entwicklung war hingegen verbessert. Infolge gesunkener Aufwendungen stieg das bereinigte EBITDA spürbar. Der Anstieg der Abschreibungen infolge eines Einmaleffekts führte gegenläufig dazu, dass das bereinigte EBIT sank.

- Der Anstieg der Erträge resultierte im Wesentlichen aus Effekten im Zusammenhang mit der Veräußerung von Gegenständen des Anlagevermögens. Der Umsatz lag in etwa auf Vorjahresniveau. Effekte aus allgemein gestiegenen Absatzpreisen sowie positive Währungskurseffekte wurden durch nachfragebedingte Rückgänge nahezu vollständig aufgezehrt.
- Der Aufwand sank getrieben durch einen leistungsbedingt niedrigeren Materialaufwand überproportional. Teilweise gegenläufig wirkten im Wesentlichen höhere Aufwendungen für Personal (v. a. Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeitendenzahl sowie tarifbedingt) sowie gestiegene Abschreibungen (Effekte im Zusammenhang mit der Akquisition von [USA Truck](#) 171).

Die Mitarbeitendenzahl ging v. a. aufgrund der Geschäftsentwicklung sowie des Abschlusses der Integration von USA Truck zurück.

Sparte Luft- und Seefracht

- Nachfragerückgänge infolge schwacher Marktimpulse. Negative Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2023 gebremst.
- Steigende Kapazitäten sowie konjunkturbedingte Unsicherheiten prägen die Entwicklung – Gegensteuerungsmaßnahmen mit positiven Effekten.
- Deutlicher Rückgang der Frachtraten – Raten in der Seefracht wieder auf Vor-Corona-Niveau.
- Luftfracht: Projekte zur Effizienzverbesserung und Rentabilitätsstabilisierung in Umsetzung.
- Seefracht: Geschäftserholung in den Bereichen Messen und Großprojekte, die coronabedingt unter Druck standen.

SPARTE LUFT- UND SEEFRACHT	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tsd. t	1.148	1.326	- 178	- 13,4
Seefrachtvolumen (Export) in Tsd. TEU	1.783	1.909	- 126	- 6,6
Gesamtumsatz in Mio. €	8.535	16.530	- 7.995	- 48,4
Außenumsatz in Mio. €	8.529	16.521	- 7.992	- 48,4
EBITDA bereinigt in Mio. €	852	1.575	- 723	- 45,9
EBIT bereinigt in Mio. €	771	1.503	- 732	- 48,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	12.844	14.204	- 1.360	- 9,6

Die Leistungsentwicklung war deutlich rückläufig:

- Luftfracht: Negative Auswirkungen, im Wesentlichen aus inflationsbedingt schwachen Marktpulsen konnten nur teilweise kompensiert werden.
- Seefracht: Volumina lagen der Marktentwicklung folgend ebenfalls deutlich unter Vorjahresniveau. Der Abbau von Lagerbeständen wirkte verstärkend.

Die wirtschaftliche Entwicklung war deutlich schwächer: Die bereinigten Ergebnisgrößen gingen nach den außerordentlich hohen Zuwächsen in den Vorjahren wieder zurück, lagen aber weiterhin sehr deutlich über dem Vor-Corona-Niveau.

- Haupttreiber für den deutlichen Rückgang der Erträge war der Umsatzrückgang infolge der Frachtraten- und Leistungsentwicklung.
 - In der Luftfracht setzten sich die Trends vom Ende des Vorjahres fort. Steigende Kapazitäten und eine nachlassende Nachfrage führten zu einem rückläufigen Frachtrateniveau, sodass die Preise für neue Kontrakte unter Druck gerieten.
 - Auch in der Seefracht sorgten hohe Kapazitäten und eine rückläufige Nachfrage für deutlich niedrigere Frachtraten. Währungskursbereinigt war der Umsatzrückgang noch etwas deutlicher.
- Der Aufwandsrückgang war unterproportional und resultierte maßgeblich aus der Frachtratenentwicklung sowie der geringeren Nachfrage. Währungskursbereinigt war der Rückgang noch etwas deutlicher. Auch der Personalaufwand (infolge einer geringeren Mitarbeitendenzahl) und der sonstige betriebliche Aufwand (aufgrund des niedrigeren Volumens) sanken.

Rückläufige Volumenentwicklung und damit einhergehende geringere Sendungszahlen führten zu einer Reduzierung der Mitarbeitendenzahl.

Sparte Kontraktlogistik

- Umsatzentwicklung in schwierigem Marktumfeld rückläufig.
- Maßnahmen zur Verbesserung der Produktivität und Profitabilität mit positivem Ergebnisbeitrag.
- Operative Ergebnisgrößen verbessert.
- Akquisition von Neugeschäften verlief sehr zufriedenstellend.

SPARTE KONTRAKTLOGISTIK	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Lagerhausfläche in Mio. m²	8,5	8,6	- 0,1	- 1,2
Gesamtumsatz in Mio. €	2.741	3.195	- 454	- 14,2
Außenumsatz in Mio. €	2.739	3.193	- 454	- 14,2
EBITDA bereinigt in Mio. €	500	455	+ 45	+ 9,9
EBIT bereinigt in Mio. €	212	166	+ 46	+ 27,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	21.661	22.101	- 440	- 2,0

Aus den Verkäufen der MTS  171 und der EVAG  171 ergaben sich Einschränkungen in der Vergleichbarkeit zum Vorjahr.

Die Kontraktlogistik entwickelte sich dank ihres geografisch und nach Marktsektoren diversifizierten Portfolios generell positiv.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in einem herausfordernden Marktumfeld sehr erfreulich: Die bereinigten Ergebnisgrößen stiegen, getrieben durch Aufwandsrückgänge:

- Der Ertragsrückgang wurde durch geringere Umsätze getrieben und resultierte maßgeblich aus den Verkäufen der MTS und der EVAG sowie der geschäftsfeldinternen Übertragung einzelner Geschäfte in Deutschland. Bereinigt um diese Effekte war eine stabile Entwicklung zu verzeichnen, v. a. infolge der Geschäftsentwicklung in Europa und Amerika. Insbesondere positive Währungskurseffekte sowie Effekte aus der Auflösung von Rückstellungen wirkten gegenläufig ertragserhöhend.
- Die überproportionale Abnahme des Aufwands resultierte im Wesentlichen aus den Verkäufen der MTS und der EVAG. Darüber hinaus wirkten geringere Aufwendungen für Material (Beendigung kostenintensiver Projekte) und Personal (geringere Mitarbeitendenzahl) zusätzlich aufwandsmindernd. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken (infolge einer geringeren Anzahl von Leiharbeitnehmenden). Währungskursbereinigt war der Rückgang noch etwas deutlicher.

Die Mitarbeitendenzahl ging u. a. infolge einer höheren Produktivität zurück.

DEUTSCHE BAHN AG (HGB)

DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns → 175

Mitarbeitendenzahl und -struktur (DB AG) → 175

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (HGB) → 175

Chancen- und Risikobericht (DB AG) → 178

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen → 179

Prognosebericht (DB AG) → 179

DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns

Ergänzend zur Berichterstattung über den DB-Konzern wird im Folgenden die Entwicklung der DB AG erläutert. Die DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns stellt ihren Jahresabschluss nach den Grundsätzen des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) auf. Für die Muttergesellschaft DB AG gibt es keine gesonderten steuerungsrelevanten Leistungskennzahlen und auch keine gesonderten Nachhaltigkeitskennzahlen. Daher gelten die dargelegten Ausführungen für den DB-Konzern auch für die DB AG.

Mitarbeitendenzahl und -struktur (DB AG)

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG analog zum Vorgehen im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

MITARBEITENDE DB AG PER 31.12. / in VZP	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Mitarbeitende	9.551	8.867	+ 684	+ 7,7
Auszubildende	180	193	- 13	- 6,7
DB AG	9.731	9.060	+ 671	+ 7,4

Per 31. Dezember 2023 ist die Zahl der Mitarbeitenden der DB AG gestiegen. Auch im Jahresdurchschnitt lag sie mit 9.221 Mitarbeitenden über dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 8.777 Mitarbeitende). Der Zuwachs resultierte v. a. aus einem höheren Bedarf für die Rekrutierung und die Betreuung

von operativen Mitarbeitenden des DB-Konzerns im Zusammenhang mit der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Kapazität. Darüber hinaus erfolgten zusätzliche Einstellungen im zentralen Einkauf v. a. im Zusammenhang mit der Generalsanierung der Infrastruktur sowie im Ressort Digitalisierung und Technik.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage (HGB)

ERGEBNISENTWICKLUNG

Änderungen im Vorjahresvergleich

Wesentliche rechnungslegungsbezogene Veränderungen mit einschränkenden Auswirkungen auf den Vorjahresvergleich ergaben sich für die DB AG 2023 nicht.

Ergebnisentwicklung

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DB AG (HGB) / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Umsatzerlöse	1.858	1.352	+ 506	+ 37,4
Andere aktivierte Eigenleistungen	1	0	+ 1	-
Sonstige betriebliche Erträge	404	578	- 174	- 30,1
Materialaufwand	- 575	- 521	- 54	+ 10,4
Personalaufwand	- 1.112	- 922	- 190	+ 20,6
Abschreibungen	- 1.096	- 30	- 1.066	-
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.465	- 1.272	- 193	+ 15,2
Beteiligungsergebnis	- 2.311	662	- 2.973	-
Zinsergebnis	36	- 192	+ 228	-
Ergebnis vor Steuern	- 4.260	- 345	- 3.915	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1	- 1	-	-
Jahresfehlbetrag	- 4.261	- 346	- 3.915	-

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wurde 2023 wesentlich durch die sehr stark negative Entwicklung des Beteiligungsergebnisses beeinflusst. Neben zusätzlichen Belastungen durch v. a. inflationsbedingt höhere Kosten (insbesondere für Personal, Energie und in der Beschaffung) wirkte hier v. a. die Ausweitung von Instandhaltungsmaßnahmen bei den Infrastrukturgesellschaften. Zudem führte bei der Schenker AG nach der außergewöhnlich guten Entwicklung in den Vorjahren die Normalisierung der Frachtraten zu einem deutlichen Rückgang des Ergebnisses, das allerdings weiterhin deutlich über dem Vor-Corona-Niveau lag. Zusätzliche Belastungen resultierten für die DB AG aus Effekten im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf von [DB Arriva](#)  106.

Der Ertragszuwachs der DB AG wurde v. a. getrieben durch höhere Umsatzerlöse:

- **Umsatzerlöse (+ 37,4% / + 506 Mio. €):** deutlicher Anstieg v. a. infolge eines Zuwachses bei zentralen Dienstleistungen für DB-Gesellschaften sowie gestiegener Vermietungserlöse.

- **Sonstige betriebliche Erträge (–30,1%/ –174 Mio. €):** Rückgang resultierte im Wesentlichen aus geringeren Erträgen aus Sicherungsgeschäften für Energie (Gegenposition in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen). Auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen gingen zurück. Gedämpft wurde der Rückgang durch positive Effekte aus der in 2023 eingeführten [Konzernumlage](#)  **106**. Auf der Aufwandsseite kam es gegenläufig insgesamt zu einem deutlichen Anstieg:
- **Abschreibungen (+1.066 Mio. €):** Anstieg v. a. infolge von außerplanmäßigen Wertberichtigungen auf konzerninterne Ausleihungen an Gesellschaften von DB Arriva sehr deutlich.
- **Sonstige betriebliche Aufwendungen (+15,2%/ +193 Mio. €):** Anstieg resultierte insbesondere aus Effekten im Zusammenhang mit Rückstellungszuführungen für drohende Verluste im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf von DB Arriva und für ökologische Altlasten. Auch der Anstieg der bezogenen IT-Leistungen wirkte aufwandserhöhend.
- **Personalaufwand (+20,6%/ +190 Mio. €):** Zunahme v. a. infolge eines Anstiegs der Aufwendungen für die Altersvorsorge (Zuführung zu Pensionsrückstellungen) sowie tarifbedingt. Zudem wirkte ein höherer durchschnittlicher Mitarbeitendenbestand aufwandssteigernd.
- **Materialaufwand (+10,4%/ +54 Mio. €):** Erhöhung u. a. infolge höherer Aufwendungen für bezogene Dienstleistungen insbesondere im Zusammenhang mit erbrachten Vermietungsleistungen sowie für Instandhaltungen zu. Maßgeblich für die Entwicklung des Jahresergebnisses der DB AG war die deutliche Verschlechterung des Beteiligungsergebnisses.

BETEILIGUNGSERGEBNIS DB AG (HGB) / in Mio. €	Veränderung			
	2023	2022	absolut	%
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.140	1.839	-699	-38,0
davon DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG)	–	403	-403	-100
davon Schenker AG	662	970	-308	-31,8
davon DB Fernverkehr AG	–	65	-65	-100
davon DB Energie GmbH	166	140	+26	+18,6
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-2.688	-1.175	-1.513	+129
davon DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG)	-1.634	–	-1.634	–
davon DB Fernverkehr AG	-224	–	-224	–
davon DB Cargo AG	-584	-858	+274	-31,9
davon DB Regio AG	-36	-126	+90	-71,4
davon DB JobService GmbH	-91	-103	+12	-11,7
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-760	0	-760	–
Sonstige	-3	-2	-1	+50,0
Insgesamt	-2.311	662	-2.973	–

Die Entwicklung des Beteiligungsergebnisses der DB AG wurde getrieben durch:

- die schwächere Entwicklung der DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG) (–2,0 Mrd. €) v. a. infolge der umgesetzten Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur, die zum Teil für den Bund vorfinanziert wurden, sowie
- der DB Fernverkehr AG (–0,3 Mrd. €). Kostensteigerungen insbesondere für Energie und Personal sowie der Wegfall der coronabedingten Trassenpreisförderungen wurden durch v. a. leistungsbedingte Umsatzsteigerungen nur teilweise kompensiert.
- Den Rückgang der Erträge aus Gewinnabführungsverträgen bei der Schenker AG v. a. infolge der Frachtratennormalisierung.
- Die Aufwendungen aus der Verlustübernahme der DB Cargo AG gingen zurück. Qualitätseinschränkungen aufgrund von Ressourcenmangel, Baustellentätigkeit insbesondere in Deutschland, steigende Faktorkosten sowie fehlende konjunkturelle Impulse setzten die wirtschaftliche Entwicklung der DB Cargo AG aber weiter sehr stark unter Druck.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen resultierten aus Effekten im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf von [DB Arriva](#)  **106**.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern und reicht die i. d. R. von der Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) über Anleiheemissionen aufgenommenen und an die DB AG per Darlehen weitergeleiteten Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen an die DB-Konzerngesellschaften weiter. Das Zinsergebnis hat sich deutlich verbessert. Die Zinserträge stiegen stärker als die Zinsaufwendungen.

Die Steuerposition war unverändert und blieb unwesentlich.

Die wirtschaftliche Situation hat sich 2023 wie erwartet verschärft. Insbesondere das deutlich schwächere Beteiligungsergebnis sowie außerplanmäßige Wertminderungen führten zu einer sehr deutlichen Verschlechterung des schon im Vorjahr negativen Ergebnisses nach Steuern.

Abweichungen von der Prognose zur Ertragslage

Die Entwicklung der DB AG 2023 entspricht grundsätzlich der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2023. Der Rückgang war allerdings infolge der Einmaleffekte aus dem Verkauf von [DB Arriva](#)  **106** sowie den [Vorleistungen](#)  **150** für Infrastrukturmaßnahmen deutlich stärker als erwartet.

FINANZLAGE

Verbindlichkeiten

VERBINDLICHKEITEN DB AG (HGB) / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	42.225	39.806	+ 2.419	+ 6,1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.540	531	+ 2.009	-
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43	46	- 3	- 6,5
Sonstige	552	196	+ 356	-
Insgesamt	45.361	40.580	+ 4.781	+ 11,8

Die Verbindlichkeiten der DB AG stiegen per 31. Dezember 2023 spürbar an:

- Wesentlicher Treiber waren die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie gegenüber Kreditinstituten:
 - Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich maßgeblich infolge der anhaltend hohen Emissionstätigkeit der DB Finance sowie höherer Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen. Die geringeren Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Cashpooling wirkten dabei dämpfend.
 - Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen per 31. Dezember 2023 im Wesentlichen infolge der Inanspruchnahme von Banklinien u. a. zur Vorfinanzierung von Maßnahmen zur Stabilisierung der Betriebsqualität der Infrastruktur (Brückenfinanzierung) deutlich an.
- Die sonstigen Verbindlichkeiten stiegen infolge der Begebung kurzfristig fälliger Commercial Paper deutlich an.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen mit 34 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 28 Mio. €) und resultierten v. a. aus IT-Projekten.

Kapitalflussrechnung

KURZFASSUNG KAPITALFLUSSRECHNUNG DB AG (HGB) / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	-537	-759	+ 222	-29,2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-4.437	-4.009	-428	+10,7
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	3.047	5.450	-2.403	-44,1
Veränderung des Finanzmittelbestands	-1.927	682	-2.609	-
Finanzmittelfonds per 31.12.	663	2.590	-1.927	-74,4

- Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit verbesserte sich und war weniger schwach. Das negative Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Beteiligungsergebnis wurde größtenteils durch positive Working-Capital-Effekte kompensiert.
- Die Zunahme des Mittelabflusses aus Investitionstätigkeit wurde v. a. durch eine höhere Nettoinanspruchnahme der Konzernfinanzierung durch Tochtergesellschaften (-1.051 Mio. €) sowie die Veränderungen von Cashpooling-Forderungen und Ausleihungen (-1.032 Mio. €) verursacht. Gegenläufig wirkte ein Nettomittelzufluss aus Gewinnabführungen (669 Mio. €; im Vorjahr Nettomittelabfluss aus Verlustübernahmen: -733 Mio. €). Auch der deutliche Anstieg des Mittelzuflusses aus erhaltenen Zinsen (+314 Mio. €) hatte einen dämpfenden Effekt.
- Der deutlich rückläufige Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus einem Mittelabfluss im Zusammenhang mit Cashpooling-Verbindlichkeiten (-1.506 Mio. €; im Vorjahr Mittelzufluss: +2.141 Mio. €), dem Wegfall der Eigenkapitalmaßnahmen des Bundes zum partiellen Ausgleich von Corona-Schäden (im Vorjahr: +860 Mio. €) sowie der Dividendenzahlung an den Bund (-650 Mio. €; im Vorjahr: keine). Der gestiegene Mittelabfluss für gezahlte Zinsen (-375 Mio. €) hatte ebenfalls einen negativen Effekt. Gegenläufig wurde die Entwicklung durch höhere Nettoeinzahlungen aus der Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten (+3.122 Mio. €) teilweise kompensiert.
- Im Saldo erfolgte daraus ein Finanzmittelabfluss (im Vorjahr: Finanzmittelzufluss), der dazu führte, dass die DB AG per 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahresende über einen deutlich niedrigeren Finanzmittelfonds verfügte.

Abweichungen von der Prognose zur Finanzlage

Die Entwicklung der DB AG 2023 entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose für das Geschäftsjahr 2023.

VERMÖGENSLAGE

Bilanz

BILANZSTRUKTUR DB AG (HGB) PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Bilanzsumme	56.275	55.004	+ 1.271	+ 2,3
AKTIVSEITE				
Anlagevermögen	46.665	43.536	+ 3.129	+ 7,2
Umlaufvermögen	9.609	11.466	- 1.857	- 16,2
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	1	2	- 1	- 50,0
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	4.132	7.918	- 3.786	- 47,8
Rückstellungen	6.735	6.460	+ 275	+ 4,3
Verbindlichkeiten	45.361	40.580	+ 4.781	+ 11,8
davon zinspflichtig	41.869	38.607	+ 3.262	+ 8,4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	47	46	+ 1	+ 2,2

BILANZSTRUKTUR DB AG (HGB) PER 31.12. / in %	2023	2022
AKTIVSEITE		
Anlagevermögen	82,9	79,2
Umlaufvermögen	17,1	20,8
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0	0
PASSIVSEITE		
Eigenkapital	7,3	14,4
Rückstellungen	12,0	11,7
Verbindlichkeiten	80,6	73,8
davon zinspflichtig	74,4	70,2
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1

Die Bilanzsumme der DB AG ist per 31. Dezember 2023 leicht gestiegen.

- Das Anlagevermögen lag über dem Niveau des Vorjahresendes. Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen (+ 2.372 Mio. €) erhöhten sich infolge eines insgesamt gestiegenen Mittelbedarfs von Tochtergesellschaften (insbesondere bei der DB InfraGO AG [ehemals DB Netz AG] und der DB Fernverkehr AG). Die Anteile an verbundenen Unternehmen (+ 813 Mio. €) erhöhten sich bei der DB InfraGO AG (+ 1.125 Mio. €) infolge der Weiterreichung der Mittel aus dem Klimaschutzpaket des Bundes sowie v. a. bei der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (+ 250 Mio. €) und der DB Fernverkehr AG (+ 147 Mio. €). Gegenläufig wirkte v. a. der bewertungsbedingte Rückgang des Anteils an der Arriva Investments Limited, Sunderland/Vereinigtes Königreich, (- 594 Mio. €) infolge des fortgeschrittenen Verkaufsprozesses von [DB Arriva](#)  [106](#) teilweise kompensierend.
- Das Umlaufvermögen lag insbesondere infolge des Rückgangs der liquiden Mittel (- 1.917 Mio. €) deutlich unterhalb des Vorjahresendwerts. Der Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände (+ 63 Mio. €) insbesondere im Zusammenhang mit Sicherungsgeschäften wirkte teilweise gegenläufig. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (+ 20 Mio. €) waren nahezu unverändert. Insbesondere höhere Forderungen aus dem DB-konzern-

internen Cashpooling (+ 698 Mio. €) wurden v. a. durch einen Rückgang der Forderungen aus Finanzierung (- 667 Mio. €; u. a. Ergebnisabführungsverträge sowie kurzfristige Darlehen) nahezu vollständig ausgeglichen.

Strukturell ergab sich auf der Aktivseite der Bilanz daraus eine leichte Verschiebung in Richtung des Anlagevermögens, das hier weiterhin dominiert.

Die Entwicklung auf der Passivseite wurde maßgeblich durch die Verbindlichkeiten und mit teilweise gegenläufigen Effekten durch das Eigenkapital beeinflusst.

- Das Eigenkapital entwickelte sich getrieben durch den Jahresfehlbetrag (- 4.261 Mio. €) negativ. Die Eigenkapitalmaßnahme des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzpaket (+ 1.125 Mio. €) wirkte gegenläufig dämpfend.
- Die Rückstellungen erhöhten sich leicht. Dies resultierte maßgeblich aus höheren Pensionsrückstellungen (+ 253 Mio. €).
- Die Verbindlichkeiten stiegen deutlich:
 - Ursächlich hierfür waren insbesondere die höheren Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführungsverträgen (+ 2.783 Mio. €) sowie gestiegene Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (+ 2.009 Mio. €) infolge der [Brückenfinanzierungen](#)  [111](#). Auch die Verbindlichkeiten gegenüber der DB Finance (+ 1.145 Mio. €) haben infolge der anhaltend hohen Emissionstätigkeit zugenommen.
 - Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus dem DB-konzerninternen Cashpooling (- 1.506 Mio. €) wirkte teilweise gegenläufig.

Strukturell ergab sich daraus eine Verschiebung v. a. in Richtung der Verbindlichkeiten. Der Anteil des Eigenkapitals ging zurück.

Chancen- und Risikobericht (DBAG)

Die strategische Ausrichtung und die damit verbundene Entwicklungsprognose des DB-Konzerns spiegelt auch die Erwartungen für die DB AG als Muttergesellschaft wider. Da die DB AG u. a. durch Finanzierungs- und Garantiezusagen sowie durch mittelbare und unmittelbare Investitionen in die Beteiligungsunternehmen mit den Unternehmen des DB-Konzerns verbunden ist, entspricht auch die Chancen- und Risikosituation der DB AG grundsätzlich der Chancen- und Risikosituation des DB-Konzerns. Der [Chancen- und Risikobericht](#)  [180ff.](#) beinhaltet somit auch die Chancen und Risiken für die DB AG als Muttergesellschaft des DB-Konzerns. Dabei spiegelt der Systemverbund Bahn mit den Geschäftsfeldern DB Fernverkehr, DB Regio, DB Cargo, DB InfraGO und DB Energie im Wesentlichen das Kerngeschäft der DB AG wider. Die Tochtergesellschaften haben auf die DB AG indirekten Einfluss über das Beteiligungsergebnis infolge von Ergeb-

nisabführungsverträgen. Damit beeinflussen die zukünftigen operativen Ergebnisse der Tochterunternehmen auch das zukünftige Ergebnis der DB AG. Der handelsrechtliche Abschluss ist maßgeblich für die Bemessung der Dividende.

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gem. § 312 Aktiengesetz (AktG) hat der Vorstand deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt: »Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Die Maßnahme Ukraine-Spendentransporte war mit Kosten verbunden, hat aber das Ansehen des DB-Konzerns erhöht und steht auch in Einklang mit dem Verhaltenskodex, der u. a. den Schutz und die Förderung von Menschenrechten vorsieht. Abgesehen von dieser Maßnahme wurden im Berichtsjahr Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.«

Prognosebericht (DB AG)

ERWARTETE ENTWICKLUNG DER DB AG

Voraussichtliche Ertragslage

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften im Geschäftsjahr 2024 basieren auf den Erwartungen des DB-Konzerns zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Ergebnisentwicklung der DB AG wird voraussichtlich auch 2024 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt werden. Für 2024 wird aber insgesamt mit einer deutlich besseren Entwicklung des Beteiligungsergebnisses gerechnet. Insgesamt erwarten wir daher auch eine spürbare Verbesserung des Jahresergebnisses der DB AG.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns und der Konzerngesellschaften wird 2024 weiterhin von Belastungen aus dem hohen Niveau bei Energie-, Einkaufs- und Personalkosten geprägt sein. Zusätzlich wirken sich Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung insbesondere in der Schieneninfrastruktur auf die Entwicklung des DB-Konzerns aus. Ziel ist es, die betrieblichen Auswirkungen durch die Generalsanierung der Riedbahn in der zweiten Jahreshälfte 2024 zu minimieren. Die kurzfristigen Einschränkungen bei der betrieblichen Qualität in der Sanierungsphase sind dabei aber erwartbar. Zu-

dem wird die Entwicklung in 2024 voraussichtlich durch die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Europa gedämpft. Gegensteuerungsmaßnahmen werden teilweise kompensierend wirken.

Ein wesentlicher Aspekt für die Ergebnisentwicklung in 2024 ist auch die Ablösung der Vorleistungen für Instandhaltungsmaßnahmen in der Schieneninfrastruktur aus 2023. Zudem sind durch den Wegfall von Sondereffekten im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf von DB Arriva spürbare Ergebnisverbesserungen zu erwarten.

Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaßnahmen gekommen. Sollte es im weiteren Jahresverlauf zu weiteren umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL kommen, wird dies voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Geschäftsfelder des DB-Konzerns im Systemverbund Bahn haben, die nicht in der aktuellen Prognose enthalten sind.

Voraussichtliche Finanzlage

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2024 eine hohe Priorität für den DB-Konzern. Er konzentriert sich darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. 2024 hat der DB-Konzern fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne kurzfristige Bankverbindlichkeiten) in vergleichbarer Höhe zu 2023 zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant. Zudem wird der DB-Konzern in 2024 voraussichtlich auch weitere Bankdarlehen aufnehmen. Für seine Kapitalmarktaktivitäten verfügt der DB-Konzern unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum. Die garantierten Kreditfazilitäten dienen als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2024 sichergestellt. Die Brutto-Investitionen des DB-Konzerns werden auch 2024 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem ist eine zusätzliche [Eigenkapitalmaßnahme des Bundes](#) 212 geplant. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Netto-Investitionen werden voraussichtlich auch 2024 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können. Die Netto-Finanzschulden des DB-Konzerns dürften per 31. Dezember 2024 abhängig von den unterstellten höheren Unterstützungsmaßnahmen des Bundes für Infrastrukturmaßnahmen, den erwarteten Ergebnisverbesserungen sowie dem Verkauf von DB Arriva bei einem erwarteten deutlichen Anstieg der Netto-Investitionen auf dem Niveau des Vorjahresendes liegen. Die Prognose unterliegt allerdings erhöhten Unsicherheiten mit Blick auf noch fehlende gesetzliche und regulatorische Voraussetzungen für höhere Bundeszahlungen.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern → 180

Chancen- und Risikokategorien → 183



Chancen- und Risikomanagement im DB-Konzern



Das Chancen- und Risikomanagement des DB-Konzerns umfasst die systematische Identifikation, Bewertung und Steuerung von Chancen und Risiken. Das primäre Ziel des Chancen- und Risikomanagements besteht in der nachhaltigen Existenzsicherung des DB-Konzerns.

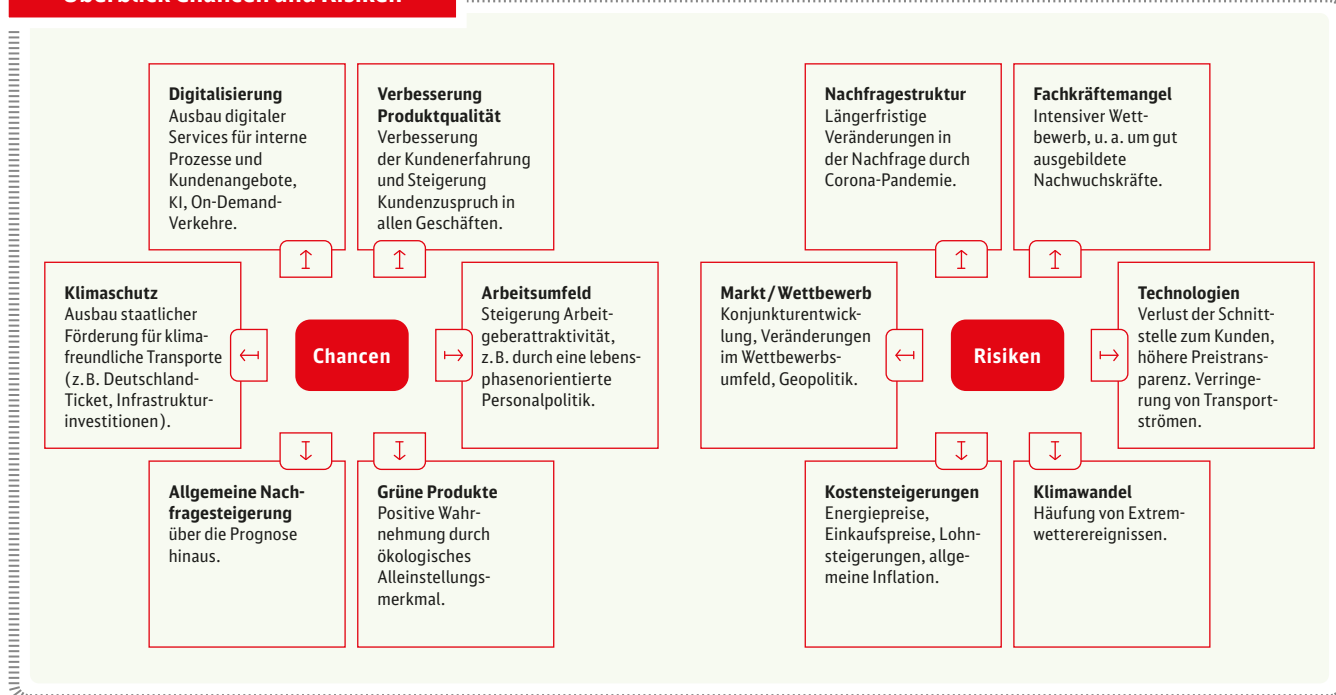
Die Grundsätze des Chancen- und Risikomanagements werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG dreimal jährlich zur Chancen- und Risikosituation berichtet. Die Risikoberichterstattung umfasst den Mittelfristzeitraum (fünf Jahre). Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Aus dem Prüfungsstandard IDW PS 340 (»Die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems«) ergeben sich zusätzliche Anforderungen an das Risikomanagement des DB-Konzerns. Gegenüber dem Status quo ist eine Bestandsgefährdung auf Basis einer definierten Risikotragfähigkeit zu bewerten.

In unserem Risikomanagementsystem (RMS) wird die Gesamtheit der Chancen und Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Chancen- und Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Ein Katalog mit Chancen- und Risikokategorien dient einer möglichst vollständigen Identifikation der relevanten finanziellen und nachhaltigkeitsbezogenen Chancen und Risiken. Dazu gehören Risiken, die für Unternehmen im Zusammenhang mit dem Übergang zu einer kohlenstoffärmeren Wirtschaft entstehen (Transitionsrisiken), wie auch physische Risiken gem. Definition der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Die im Risikobericht erfassten Chancen und Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen auch Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen (Brutto- und Nettoausweis). Chancen und Risiken werden in Abhängigkeit von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schwellenwert (≥ 50 Mio.€) im RMS ausgewiesen. Eine Ausnahme gilt nur für Regulierungssachverhalte. Die Bewertung der Chancen und Risiken erfolgt dabei gegen die Mittelfristplanung des DB-Konzerns, die dem Aufsichtsrat der DB AG grundsätz-

Überblick Chancen und Risiken





lich in seiner jeweils letzten Sitzung eines Jahres vorgelegt wird. Sie umfasst einen Zeitraum von fünf Jahren. Nicht im RMS erfasst werden dementsprechend die Themen, die bereits in unsere Mittelfristplanung einbezogen wurden. Als Teil des Planungsprozesses werden Prämissen definiert, bspw. zu Preis-, Nachfrage- oder Kostenentwicklungen. Zudem werden Maßnahmen definiert, wie z. B. für die Wärmewende oder den Ausbau der ICE-Flotte. Zwar unterliegen künftige Entwicklungen grundsätzlich einer gewissen Unsicherheit, aber die Planung umfasst alle Themen, die zum Planungszeitpunkt mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten oder realisiert werden. Das Risikomanagement umfasst hingegen auch die Themen mit geringerer Wahrscheinlichkeit und kann dementsprechend auch als Ergänzung zur Planung verstanden werden.

Auf Basis des Chancen- und Risikoportfolios wird mittels stochastischer Simulation auch eine Gesamtrisikoposition ermittelt, die zur Einschätzung von bestandsgefährdenden Entwicklungen dient. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Chancen- und Risikomanagement.

Unser strategisches Chancen- und Risikomanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von strategischen Chancen und Risiken liegt primär beim operativen Management und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Parallel zur Mittelfristplanung wird auch die Perspektive für einen längeren Zeitraum skizziert. Grundsätzlich basiert auch hier der Planungsprozess auf Prämissen und Maßnahmen, die eine Fortsetzung der Fünfjahresplanung darstellen, wobei mit zunehmendem Zeithorizont auch auf einem höheren Aggregationsniveau geplant wird. Im Gegenzug werden dabei größere Entwicklungen, wie z. B. der Trend zur nachhaltigen Mobilität und Verkehrsverlagerung auf die Schiene, besonders relevant. Wir beschäftigen uns dazu mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld.

Das Geschäftsumfeld des DB-Konzerns verändert sich stetig. Um Chancen zu nutzen und Risiken frühzeitig zu begegnen, beobachten wir im DB.Trend.Radar die für den DB-Konzern wichtigsten externen Entwicklungen. Im Fokus steht dabei die Fragestellung, wie sich Veränderungen aus den Bereichen Gesellschaft, Politik, Technologie und Wirtschaft auf unsere Märkte auswirken. Die einzelnen Themen sind stark miteinander vernetzt und von hoher Bedeutung für die Zukunft des DB-Konzerns. Das DB.Trend.Radar unterstützt den DB-Konzern dabei, seine Geschäfte zukunftsfähig auszurichten und Chancen aktiv zu nutzen.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und die Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

WESENTLICHE MERKMALE DES IKS UND DES RMS IM HINBLICK AUF DEN KONZERN-RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Unser konzernweit eingerichtetes internes Kontrollsystem (IKS), das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt, ist integraler Bestandteil des RMS. Soweit die Einhaltung für sachgerecht erachtet wird, berücksichtigt die Ausgestaltung unseres IKS die empfohlenen Handlungsweisen des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework« in der überarbeiteten Fassung aus dem Jahr 2013. Ausgehend hiervon ist unser IKS – insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess – ein kontinuierlicher Prozess, der sich auf grundlegende konzerneinheitliche Prinzipien und Kontrollmechanismen wie z. B. systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Überwachung der Einhaltung und Weiterentwicklung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen stützt.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus u. a. eine konzernweit einheitliche Berichterstattung und die regelmäßige Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme.

Einem verbindlichen Terminplan folgend, werden die Geschäftsvorfälle der abschlussrelevanten Einheiten nach den Grundsätzen der IFRS unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentrale Konsolidierungssystem gemeldet.

Die Prüfungshandlungen der Konzernrevision, die ein weiteres Element unserer Kontrollmechanismen darstellen, zielen u. a. auf die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit unseres IKS ab. Ergänzend zu unseren Überwachungsmechanismen befasst sich der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss bzw. der Aufsichtsrat mit der Wirksamkeit des IKS.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der zum Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns gehörenden Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder u. a. die Vollständigkeit und Richtigkeit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Zusätzlich wird durch das jeweils verantwortliche Management die Einhaltung der konzernweit gültigen IKS-Vorgaben bestätigt, die erforderlichenfalls durch gesellschaftsspezifische dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt sind.

GRI BEURTEILUNG DER RISIKOSITUATION IN 2024

Die Einschätzung der Risikosituation erfolgt auf Basis unseres RMS. Sehr wahrscheinliche Chancen und Risiken (Eintrittswahrscheinlichkeit > 70 %) sind bereits in der [Prognose der EBIT-Entwicklung](#)  217f. im Geschäftsjahr 2024 verarbeitet worden. Das System ist entlang der Anforderungen des KonTraG ausgerichtet und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

- Für die Prognose der EBIT-Entwicklung im Geschäftsjahr 2024 bestanden per 31. Dezember 2023 unter Berücksichtigung von Gegensteuerungsmaßnahmen Risiken i. H. v. 1,4 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich: 0,0 Mrd. €). Je nach Verlauf und Abschluss der laufenden [Tarifverhandlungen mit der GDL](#)  93 können diese zu erheblichen zusätzlichen Belastungen führen.
- In der Risikobewertung sind keine Risiken aus den Tarifverhandlungen in 2024 enthalten.
- Die Risikoschwerpunkte (wahrscheinliche Risiken) liegen v. a. in den Kategorien »Produktion und Technik« und »Konjunktur, Markt und Wettbewerb«. Diese Risiken resultieren v. a. aus der Infrastrukturfinanzierung, der Marktentwicklung in der Logistik (insbesondere der Entwicklung der Frachtraten) und im Schienengüterverkehr sowie Kostensteigerungen bei Großprojekten. Darüber hinaus resultieren weitere Risiken aus der Nachfrageentwicklung im Personenverkehr und aus möglichen Entwicklungen im Zusammenhang mit ETCS-Projekten, Transformationsprojekten sowie der Entwicklung der betrieblichen Qualität.
- Chancen über die EBIT-Prognose hinaus bestehen i. H. v. 0,2 Mrd. € (davon sehr wahrscheinlich: 0,0 Mrd. €). Diese Chancen bestehen v. a. in der Kategorie »Produktion und Technik«.

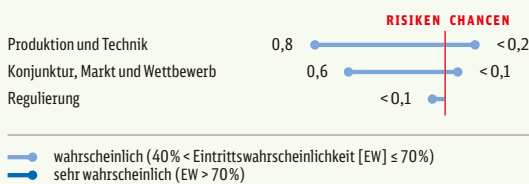
Die in 2024 geplante Eigenkapitalerhöhung des Bundes steht in Abhängigkeit von Einnahmen aus Veräußerungen von Beteiligungen des Bundes, soll aber spätestens zum 15. Juli 2024, unter der Voraussetzung, dass mindestens 2 Mrd. € an Beteiligungserlösen erzielt wurden, erfolgen. Für die Umsetzung der Finanzierungsmaßnahmen in 2024 sind zudem eine Novelle des BSWAG und ein Nachtrag zur LuFV erforderlich. Risiken bestehen auch durch geringere Aufwandsfinanzierungen für die Infrastruktur seitens des Bundes, z. B., wenn geplante Aufwandsthemen als nicht zuschussfähig angesehen werden.

Ein wichtiger Indikator für die Gesamtrisikoeinschätzung ist auch eine Bewertung durch Dritte. Neben der internen Risikobewertung werden die Bonität und das aggregierte Ausfallrisiko des DB-Konzerns durch [Kreditrating-Agenturen](#)  111 eingeschätzt. Deren externe Bewertungen zur Gesamtrisikoposition des DB-Konzerns werden in den guten Kreditrating-Einstufungen reflektiert. Im Bereich Nachhaltigkeit werden mögliche Risiken von [ESG-Rating-Agenturen](#)  42 extern eingeschätzt und bewertet.

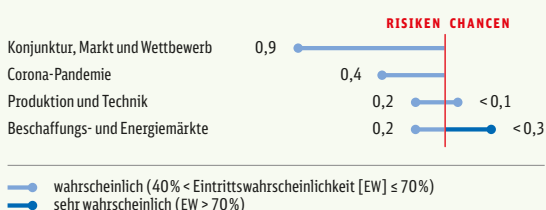
Organisatorisch haben wir Voraussetzungen geschaffen, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen zu können. Unser kontinuierliches Risikomanagement und die aktive Steuerung der wesentlichen Risikokategorien tragen zur Risikobegrenzung bei. Wesentliche strategische Chancen und Risiken wurden auf Geschäftsfeldebene identifiziert und im weiteren Verlauf des Strategieprozesses und zur Operatio-

Bewertung der Risikoposition nach Kategorien

Chancen- und Risikoportfolio Geschäftsjahr 2024 per 31.12.2023 / in Mrd. €



Chancen- und Risikoportfolio Geschäftsjahr 2023 per 31.12.2022 / in Mrd. €



Ohne mögliche Auswirkungen der laufenden Tarifverhandlungen.

nalisierung mit Maßnahmen hinterlegt. Als Ergebnis unserer Analysen von Chancen und Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sowie nach Einschätzung des Vorstands sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung und unserer Mittelfristplanung keine Risiken vorhanden, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns bestandsgefährdend beeinträchtigen könnten.

TCFD Chancen- und Risikokategorien

Ergänzend zu den genannten Risiken für die EBIT-Prognose im Geschäftsjahr 2024 stellt dieser Abschnitt zusammenfassend die wesentlichen finanziellen und nichtfinanziellen kurz-, mittel- und langfristigen Risiken des DB-Konzerns dar.

KONJUNKTUR, MARKT UND WETTBEWERB

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist u. a. abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung:

- Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Trends in unseren Märkten.
- Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen, Unterbrechungen von Lieferketten oder konjunkturelle Eintrübungen, u. a. auch infolge von geopolitischen Konflikten oder Epidemien, können sich stark negativ auf unser Geschäft auswirken.
- Risiken aus Mittelknappheit öffentlicher Haushalte könnten negative Auswirkungen (insbesondere in Form von Ausgabenkürzungen) haben. Das Marktvolumen wird ganz wesentlich durch die finanziellen Möglichkeiten der Bestellerorganisationen bestimmt. Dadurch entstehen allerdings auch Chancen, indem neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.
- Von besonderer Bedeutung ist für den DB-Konzern die Entwicklung seines Wettbewerbsumfelds:
 - Im Fernverkehr stehen wir derzeit primär in einem harten intermodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber, aber auch mit dem Fernbus und dem Flugzeug. Es ist aber auch intramodal mit einem stärkeren Wettbewerb im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt zu rechnen.
 - Im Regionalverkehr gibt es einen intensiven Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Es besteht das Risiko von Leistungsverlusten. Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen. Zudem bestehen Risiken aus der Umsetzung von Verkehrsverträgen, wenn Parameter der zugrunde liegenden Kalkulation nicht wie geplant eintreten. Um

kontinuierlich Qualität und Kundenzufriedenheit zu steigern und unsere Effizienz zu verbessern, haben wir entsprechende Programme aufgesetzt.

- Im Schienengüterverkehr herrscht ein hoher Wettbewerbsdruck. Risiken resultieren daraus, dass Wettbewerber zum Teil mit günstigeren Kostenstrukturen bei gleichzeitig flexibleren Arbeitsbedingungen agieren können. Weitere Risiken resultieren aus möglichen zukünftigen Effizienzgewinnen des Lkw, bspw. durch die Digitalisierung. Um den Herausforderungen zu begegnen, werden zahlreiche Maßnahmen umgesetzt.
- Im Speditionsgeschäft besteht zum einen ein intensiver Wettbewerb mit anderen Anbietern und zum anderen verändert sich durch Marktkonzentration im Carrier-Bereich das Frachtraumangebot, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Ein- und Verkaufspreise. Hierauf reagieren wir mit einer fortlaufenden Optimierung unserer Netzwerke sowie der Verbesserung von Kostenstrukturen, Angeboten und der IT-Infrastruktur. Risiken und Chancen resultieren aus einer dynamischen Entwicklung der Frachtraten. Es bestehen weiterhin hohe Unsicherheiten bezüglich der weiteren Entwicklung der Frachtraten insbesondere in der Seefracht und im Landverkehr. Ein weiterer Verfall würde zu spürbaren Umsatzrückgängen führen.

Risiken bestehen übergreifend in einem Verlust an Wettbewerbsfähigkeit. Ein wesentlicher Hebel, um uns im Wettbewerb behaupten zu können, sind Verbesserungen der Leistungsqualität. Dafür setzen wir im Systemverbund Bahn die [Strategie Starke Schiene](#) 52 ff., bei DB Cargo ein [Transformationsprogramm](#) 138 und bei DB Schenker die [UNLEASH-Strategie](#) 170 um.

Wesentliche Chancen zur Leistungsverbesserung resultieren aus der Digitalisierung:

- effizientere und kundenorientiertere Prozesse,
- verbesserte und neue digitale Dienstleistungen,
- erleichterter Zugang durch Online-Portale und Apps.

Mittelfristig können sich Veränderungen im Wettbewerbsumfeld u. a. aus folgenden Entwicklungen ergeben:

- **Neue Wettbewerber:** Auf unseren Märkten können zunehmend auch bisher branchenfremde Anbieter wie z. B. Automobilhersteller, IT-Konzerne und Start-ups aktiv werden.
- **Neue Plattformen/datengetriebene Geschäftsmodelle:** Digitale Plattformanbieter erhöhen die Wettbewerbsintensität und Transparenz und verändern auch die Preiswahrnehmung. V. a. Start-ups treiben das Plattformgeschäft mit dem Ziel voran, die digitale Kundenschnittstelle zu besetzen.



- **Verschiebung der Wertschöpfung:** Die Wertschöpfung im Mobilitäts- und Logistiksektor könnte sich in Richtung von Zusatzleistungen verschieben.
- **Integrierte On-Demand-Mobilität:** Mobility-as-a-Service-(MaaS-)Konzepte werden langfristig zum Standardangebot. Der Kunde kann Verkehrsmittel einfach und in Echtzeit bestellen, buchen und bezahlen.
- **Kostendruck der öffentlichen Hand** könnte steigen. Zudem könnte sich das Bestellverhalten verändern und Ausschreibungen könnten um Bedarfs-, Kleinbus- und Shuttleverkehre ergänzt werden. Dadurch erhöht sich der Kostendruck auf etablierte Anbieter.
- **Supply-Chain-Visibility:** Transparenz in der Wertschöpfungskette gehört zu den Top-Trends in der Logistik. Daten- und Analyselösungen werden von Start-ups und etablierten Playern als bedeutende Geschäftschance gesehen.
- **Güterstruktureffekt:** Der Produktionsanteil hoch spezialisierter Güter wie Pharma und Hightech wächst stark. Gleichzeitig wachsen Gütergruppen mit tendenziell geringerem Gewicht und höherer Wertdichte wie elektronische Bauelemente überdurchschnittlich. Schwere Massenwaren wie Stahl, Papier und Chemikalien verlieren an Bedeutung.

Um den daraus resultierenden Chancen und Risiken angemessen zu begegnen, setzen wir unsere [Digitalisierungsstrategie](#)  63 ff. um.

Auf Chancen und Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen reagieren wir zudem konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung sowie einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios und unserer Produkte.

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen ist zum Teil auch abhängig von der Entwicklung unserer Kunden:

- Im Bereich Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen. Zudem kann es zu strukturellen Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden kommen, auch aufgrund politischer und strategischer Entscheidungen. Steigende Kosten bzw. Risiken global verteilter Produktion machen eine regionalere Produktion wirtschaftlicher. Ein weiterer Grund für Regionalisierung ist der Einsatz von Produktionsinnovationen wie Automatisierung, Modularisierung und 3D-Druck mit Potenzial zur Relativierung von Lohnkostenunterschieden und Skaleneffekten.

- Im Schienengüterverkehr besteht zum Teil eine Abhängigkeit von stagnierenden Branchen. Zudem können Störungen in der Produktion bis hin zu temporären Unterbrechungen (z. B. infolge von Lieferkettenstörungen) bei Kunden zu einem zumindest temporär geringeren Bedarf an Transportleistungen führen.
- Die Nachfrageentwicklung in der Schieneninfrastruktur ist abhängig von der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf den vorgelagerten Verkehrsmärkten.

PRODUKTION UND TECHNIK

Im Personenverkehr verschlechtert eine Beeinträchtigung der Produktionsqualität (insbesondere der Pünktlichkeit) die Qualität der Dienstleistung und kann zu Kundenverlusten führen. Auch im Schienengüterverkehr ist die [Pünktlichkeit](#)  61 f. für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl.

Aufgrund des Infrastrukturzustands oder infolge nicht bekannter Schwächen im Anlagenzustand kann nicht ausgeschlossen werden, dass ungeplante Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen werden müssen (z. B. Ad-hoc-Instandsetzung Brücken oder Austausch schadhafter Betonschwellen). Dies kann zu höheren Kosten und Langsamfahrstellen führen.

Die Verfügbarkeit, die Kapazität und der Zustand der Schieneninfrastruktur sind wesentliche Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Schienenverkehr. Zum langfristigen Erhalt der Zukunftsfähigkeit der Schiene ist es auch notwendig, die Infrastruktur zu digitalisieren und zu automatisieren. Die Nutzungsintensität auf dem deutschen Schienennetz hat sich deutlich erhöht. Die steigende Nachfrage trifft dabei auf eine Schieneninfrastruktur, die nicht in einem entsprechenden Maße kapazitativer erweitert wurde. Gleichzeitig hat sich der Zustand der Infrastruktur verschlechtert. Um die Modernisierung voranzutreiben, wird auf einem sehr hohen Niveau gebaut. Diese Baumaßnahmen kosten allerdings zusätzliche Kapazität. Mit steigender Auslastung wachsen Staueffekte und Unpünktlichkeit exponentiell an. Die Intensität der Bautätigkeit im Netz hat bereits spürbar zugenommen und wird voraussichtlich weiter zunehmen. Das kann auch starke Auswirkungen auf die Betriebsprogramme und die Produktionsqualität der Transporteure haben, die teilweise nicht kompensiert werden können. Infolge der Umsetzung der ab Mitte 2024 geplanten umfangreichen [Generalsanierungen](#)  148 f. können Leistungs- und Umsatzbelastungen über das in der Planung enthaltene Maß hinaus eintreten. Zudem können sich zusätzliche Aufwandsrisiken im Rahmen der Umsetzung ergeben.

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, der zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab.

Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeugindustrie. Auslieferungsverschiebungen von Neufahrzeugen können Erlösausfälle und Mehrkosten z. B. durch Ersatzverkehre oder Pönalezahlungen verursachen.

Eine ausreichende Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte ist besonders kritisch. Signifikante Einschränkungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen im Fall von Zugaussfällen oder unzureichender Pünktlichkeit. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten z. B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen den geltenden und sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen wie geringeren Geschwindigkeiten, kürzeren Wartungsintervallen oder geringeren Radsatzlasten eingesetzt werden dürfen. Zudem können neue Fahrzeuge, die mit Mängeln behaftet sind oder keine Zulassung bekommen, von uns nicht abgenommen werden. Infolge von technischen Defekten oder Auflagen kann es zu Umrüstungserfordernissen an Fahrzeugen kommen, die zu erheblichen Einschränkungen der Verfügbarkeit oder sogar zu temporären Einsatzverboten führen können.

Im Regionalverkehr kann ein Risiko aus der Freisetzung von Fahrzeugen nach dem Auslaufen oder der Neuvergabe eines Verkehrsvertrags resultieren. Als Gegenmaßnahme werden alternative Verwendungsmöglichkeiten geprüft.

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-/OT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnen wir durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen

gemeldet und überwacht. Unser Informationssicherheitsmanagement folgt internationalen Standards wie ISO 27001/27002:2022 sowie branchenspezifischen Standards.

Um kritische technische Sicherheitslücken zu minimieren, werden zahlreiche Gegenmaßnahmen (wie Firewalls, Verschlüsselung, angemessene Netzwerksegmentierung und zeitnahe Einspielen von Softwareaktualisierungen) eingesetzt. Angemessene Redundanz der IT-Systeme (auch über mehrere Standorte hinweg) erhöht die allgemeine Ausfallsicherheit kritischer Geschäftsprozesse, Applikationen und Infrastrukturen. Auch die Netzwerk- und Cloud-Infrastruktur ist dort redundant ausgelegt, wo Informationssicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

Für die wichtigsten Prozesse und IT-Anwendungen werden systematisch und regelmäßig Penetrationstests und Red-Team-Stresstests durchgeführt, um Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen.

Insgesamt reduzieren diese Maßnahmen das Risiko von Angriffen, den daraus resultierenden Ausfällen von IT-/OT-Systemen, der Störung von Kommunikation oder des Diebstahls vertraulicher Informationen.

Im Güterverkehr können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten ergeben, wie z. B. Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir u. a. durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinator:innen sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

BESCHAFFUNGS- UND ENERGIEMARKT

GRI

Je nach Marktsituation können die Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Transport- und Bauleistungen stark schwanken. Die Energiepreise am Großhandelsmarkt sind im Jahresverlauf 2023 wieder deutlich gesunken. Das derzeitige Preisniveau liegt in etwa auf dem gleichen Niveau wie Anfang 2022 vor Beginn des Ukraine-Kriegs, aber damit immer noch oberhalb des langjährigen Durchschnitts. Neben einer guten Angebotslage auf den Märkten für Strom und Gas war jedoch auch der Nachfragerückgang nach Energie infolge von Produktionsrückgängen in insbesondere energieintensiven Industriezweigen maßgeblich für die fallenden Preise.

Die weitere Entwicklung hängt wesentlich von der weiteren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland ab. Für Endnutzer und damit auch in der Verarbeitung von Produkten kann sich das niedrigere Preisniveau noch etwas verzögern. 2023 sanken auch die Erzeugerpreise gegenüber dem Höchststand im dritten Quartal 2022. Im Durchschnitt sind die Erzeugerpreise unter das Vorjahresniveau gesunken. In den energieintensiven Bereichen Zement und Transport wirken die hohen Energiepreise aus 2022 mit deutlicher Verzögerung nach. Speziell die Rohöl- und Ölproduktpreise verharrten auf einem hohen Niveau und konnten nicht vom Preis-

verfall bei Erdgas, Kohle und Strom profitieren. Hinzu kommt, dass die Lohnkosten 2023 durch hohe Tarifabschlüsse deutlich gestiegen sind und sich in den Preisen wiederfinden. Daraus können Risiken in Bezug auf Energiekosten und Baupreise resultieren.

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir u. a. durch eine stringente Preisanpassungsstrategie und den Abschluss langfristiger Beschaffungsverträge. Diese Sicherungsmaßnahmen wirken allerdings nur zeitlich begrenzt und müssen gegenüber möglichen Chancen aus wieder fallenden Energiepreisen abgewogen werden.

In Abhängigkeit von der Markt- und Wettbewerbssituation ist es kurzfristig nicht oder nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an Kunden weiterzugeben – mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Margen.

Aus der Bündelung von Bedarfen und der Optimierung langfristiger Mengenzusagen resultieren Chancen, auch in einem anspruchsvollen Marktumfeld Potenziale bei den Beschaffungspreisen zu heben.

KAPITALMARKT UND STEUERN

Aus unserem internationalen Geschäft resultiert ein Währungsrisiko. Dieses ist allerdings weitgehend auf das sog. Translationsrisiko begrenzt, da i. d. R. eine hohe regionale Kongruenz zwischen Produktions- und Absatzmarkt besteht. Zins- und Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir u. a. durch originäre und derivative Finanzinstrumente 268 ff. Ihr Einsatz ist im DB-Konzern nur zu Absicherungszwecken erlaubt. Es besteht das Risiko, dass sich diese Absicherungen nicht oder nicht wie beabsichtigt materialisieren.

Zur Vermeidung des Adressenausfallrisikos bei Finanz- und Energiederivaten schließen wir für alle längerfristigen Sicherungsgeschäfte Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) ab.

Aufgrund der langfristigen Kapitalbindung setzen wir i. d. R. auch langfristige, festverzinsliche Finanzinstrumente ein. Ein Risiko aus steigenden Zinsen besteht daher nur für Neuemissionen.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen Zuführungen erforderlich machen.

Daneben bestehen potenziell Risiken aus Steuernachzahlungen für offene Betriebsprüfungen und aus Änderungen der Steuergesetze. Um steuerliche Risiken zu minimieren, verfolgen wir eine zeitnahe Abwicklung der steuerlichen Betriebsprüfungen und haben ein Tax-Compliance-Management-System im DB-Konzern eingeführt.

RECHT UND VERTRÄGE

Die Fahrzeugauslieferungen erfolgten 2023 wieder weitgehend beständig. Dennoch können sich infolge von verzögerten Fahrzeugauslieferungen und Fahrzeugmängeln auch weiterhin Betriebserschwernisse im Regional- und Fernverkehr ergeben. Im Regionalverkehr können daraus Vertragsverletzungen oder Nichterfüllungen gegenüber den Bestellerorganisationen resultieren. Höhere Aufwendungen und Pönalezahlungen bei gleichzeitig geringerem Fahrgeld sind dann die Folge. Gegenüber den Herstellern werden sich daraus ergebende Ausgleichsansprüche verfolgt.

Verkehrsverträge sehen zunehmend schärfere Regelungen für Zugausfälle (nicht erbrachte Leistungen) und Pönalen (Leistung nicht in geforderter Qualität erbracht) vor. Haupttreiber des Risikos sind Infrastrukturstörungen und Zielverfehlungen bei der Pünktlichkeit.

Darüber hinaus können sich Risiken, insbesondere aus Gewährleistungs- und sonstigen Haftungsregelungen, auch aus anderen vertraglichen Beziehungen ergeben. Dies betrifft bspw. die Veräußerung von Unternehmen, Immobilien oder anderen wesentlichen Vermögenswerten.

Für bestehende rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet.

Risiken resultieren auch aus Klageverfahren wegen Schallimmissionen aus dem Bahnbetrieb. Anwohner:innen fordern wegen vermeintlich unzumutbarer Beeinträchtigungen teils aktive Schallschutzmaßnahmen, teils Geldersatz für passive Schallschutzmaßnahmen, teils Entschädigungszahlungen.

Die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards ist Aufgabe und Verpflichtung aller Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient die Compliance-Organisation 195 ff.

Der DB-Konzern ist mit seinem sehr hohen Einkaufsvolumen und rund 20.000 Lieferanten einer der größten Einkäufer in Deutschland. Insbesondere die Infrastrukturgeschäftsfelder sind angesichts umfangreicher Investitionen großen Risiken ausgesetzt, Ziel und Opfer von Korruption, Kartellabsprachen oder Betrug zu werden. Auch der Bund als Zuschussgeber stellt mit seiner Antikorruptionsrichtlinie hohe Compliance-Anforderungen an den DB-Konzern.

Chancen resultieren aus der Aufdeckung von Kartellen aus der Vergangenheit und der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen gegen die Kartellanten. Der DB-Konzern verfolgt in über zehn Fällen Schadenersatzansprüche. Dabei

geht es u. a. um Kartelle bei Lkw, Pkw (sog. Pkw-Kartell und Abgasskandal), Schienen, Luftfracht, Aufzügen und Fahrtreppen, Spannstahl und Girocard. In über zehn weiteren Fällen ermittelt der DB-Konzern noch, ob ein Schaden entstanden ist. Der DB-Konzern hat seit Anfang 2022 ein innovatives Kartellscreening-Tool im Einsatz. Das Tool identifiziert seither auffällige Muster im Preissetzungs- oder Bieterverhalten und kann wertvolle Hinweise auf rechtswidrige Lieferantenab-sprachen geben. Zu diesem neuartigen Ansatz in der Kartell-prävention und -aufdeckung stehen wir mit diversen Wettbewerbsbehörden und der OECD im Austausch.

Aus dem Verkauf mehrerer ehemaliger Brenntag-US-Gesellschaften im Jahre 2007 durch die DB US Holding Corp. verlangt die Erwerberin die Zahlung einer im zugrunde liegenden Kaufvertrag vereinbarten und bei Eintritt bestimmter Umstände entstehenden Anpassung (Herabsetzung) des Kaufpreises i. H. v. 45 Mio. USD. Die DB US Holding Corp. bestreitet das Bestehen dieses Anspruchs zum aktuellen Zeitpunkt. Zur Durchsetzung ihres Anspruchs hat die Erwerberin ein Schiedsverfahren eingeleitet.

Es bestehen zudem Risiken aus laufenden Verfahren (nationaler Behörden bzw. der Europäischen Kommission) gegen Gesellschaften des DB-Konzerns oder die Bundesrepublik Deutschland, deren Ausgang und mögliche Folgen daraus noch nicht absehbar sind. Das laufende [Beihilfeprüfverfahren der Europäischen Kommission zu DB Cargo](#)  51 birgt finanzielle Risiken für DB Cargo und für den DB-Konzern. Bund, DB-Konzern und Europäische Kommission befinden sich in einem aktiven Austausch dazu. Das eingeleitete [Transformationsprogramm von DB Cargo](#)  138 sollte sich hierauf positiv auswirken.

UMSETZUNG VON PROJEKTEN

Mit unseren Maßnahmen sind teilweise hohe Investitionsvolumina sowie eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung (u. a. durch umfangreichere Bürgerbeteiligungen), notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten, Abweichungen von der mit dem Bund vereinbarten Hochlaufkurve der Investitionsmittel oder Veränderungen der Einkaufspreise können zu Projekt- und Liquiditätsrisiken führen. Diese haben aufgrund der vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen. So sind z. B. geplante Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene dann nicht realisierbar. Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung.

Bei der Realisierung von geplanten Maßnahmen aus verschiedenen Programmen, wie z. B. der [Strategie Starke Schiene](#)  52ff. für den Systemverbund Bahn, dem [Transformationsprogramm von DB Cargo](#)  138 oder der [UNLEASH-Strategie](#)  170 von DB Schenker, besteht das Risiko, dass die geplanten

Effekte entweder gar nicht oder nur in geringerem Umfang realisiert werden können und/oder verzögert eintreten. Gleichzeitig besteht allerdings auch die Chance, die geplanten Effekte zu übertreffen.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund Anfang 2020 eine Vereinbarung abgeschlossen, die die Finanzierung bis 2029 festschreibt. Die [LuFV III](#)  273f. und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Schienenverkehrs, die über Mehrverkehr auch zu höheren Erlösen bei den Infrastrukturgesellschaften führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Mittelverwendung. Aufgrund der stark steigenden Baukosten sind die Mengenziele der LuFV mit dem bisherigen Mittelansatz nicht mehr erreichbar. Neuverhandlungen mit dem Bund wurden angestoßen.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen oder Finanzierungsbeiträgen zu Investitionsprojekten ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns langfristig zu sichern.

Des Weiteren ist die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes von entscheidender Relevanz für den Ausbau der Infrastrukturkapazität zur Umsetzung einer Verkehrswende in Deutschland. Für die Realisierung des Deutschland-Takts entsteht erheblicher Infrastrukturausbaubedarf, der deutlich über den bisherigen Bundesverkehrswegeplan hinausgeht. Daher gehen wir davon aus, dass eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Infrastrukturausbau vom Bund erforderlich ist. Sollten die Bundesmittel für die Infrastruktur nicht deutlich aufgestockt werden, würden sich erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung materialisieren. Die verkehrspolitischen Ziele wären damit nicht erreichbar.

Die in 2024 geplante Eigenkapitalerhöhung des Bundes steht in Abhängigkeit von Einnahmen aus Veräußerungen von Beteiligungen des Bundes, soll aber spätestens zum 15. Juli 2024, unter der Voraussetzung, dass mindestens 2 Mrd. € an Beteiligungserlösen erzielt wurden, erfolgen. Für die Umsetzung der Finanzierungsmaßnahmen in 2024 sind zudem eine Novelle des BSWAG und ein Nachtrag zur LuFV erforderlich. Risiken bestehen auch durch geringere Aufwandsfinanzierungen für die Infrastruktur seitens des Bundes, z. B., wenn geplante Aufwandsthemen als nicht zuschussfähig angesehen werden.



GRI REGULIERUNG

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Aus dem allgemeinen Regulierungsrisiko können sich daher spürbare Umsatz- und Ergebnisauswirkungen ergeben.

Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von unseren Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier bestehen Risiken der Beanstandung und des Eingriffs. Maßnahmen, die die Erzielung einer angemessenen Rendite in unseren Infrastrukturgeschäftsfeldern gefährden oder sogar verhindern (z. B. durch einen Eingriff in die Preissysteme), können Finanzierungsbeiträge aus DB-Mitteln für Infrastrukturinvestitionen gefährden.

Mit Blick auf die Preissysteme der Infrastruktur bestehen erhebliche Risiken, sofern die Entgeltsteigerungen im SPNV für 2025 durch die Bundesnetzagentur auf 0,6 % begrenzt werden und keine kompensierenden Maßnahmen durch Bundesmittel erfolgen. Sofern diese Risiken eintreten und durch entsprechende Entgeltsteigerungen an die EVU im Fern- und Güterverkehr weitergegeben werden, würden sich erhebliche negative Auswirkungen für die Geschäftsmodelle der EVU in diesen Segmenten ergeben. Eine signifikante Erhöhung der Trassen- und Stationspreise würde zu einer deutlichen Verschlechterung der Ergebnisse aller Teilnetze von DB Fernverkehr führen und die Wirtschaftlichkeit einzelner Verkehre infrage stellen. Das Gesamtgefüge aus Fahrplan, Fahrzeug- und Instandhaltungsbedarf wäre grundlegend neu zu bewerten. Dadurch wäre die Umsetzung des Deutschland-Takts nur stark reduziert möglich.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens. Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell regulatorischen Risiken ausgesetzt.

Hinsichtlich Risiken aus veränderten rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen  45ff. auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein. Treten politische bzw. regulatorische Risiken ein, werden auf unternehmerischer Ebene, soweit möglich, Gegensteuerungsmaßnahmen umgesetzt, um die potenziellen negativen Auswirkungen auf die unternehmerischen Ziele und das Verkehrswachstum zu minimieren.

Chancen resultieren aus der Förderung von grüner Mobilität und Logistik, u. a. zur Erreichung staatlicher Klimaschutzziele.

ESG-RISIKEN

TCFD

Risiken aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) oder Unternehmensführung (Governance) können die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage erheblich beeinflussen. ESG-Risiken wirken sich auf verschiedene Bereiche der im DB-Konzern etablierten Risikokategorien aus und werden von den entsprechenden Bereichen erfasst und gesteuert.

ESG-Faktoren sind zu einem wichtigen Faktor im Wettbewerb sowohl im Vergleich der Verkehrsträger als auch innerhalb von Branchen wie im Speditions- und Logistikgeschäft geworden. Im Falle einer zu langsamen Transformation droht der Verlust des Wettbewerbsvorteils oder der Wettbewerbsfähigkeit. Sowohl der Systemverbund Bahn als auch DB Schenker arbeiten daher an umfangreichen Transformationsprogrammen.

Aus einer führenden Rolle im Bereich ESG bieten sich gleichzeitig auch umfangreiche Chancen für den DB-Konzern, bspw. aus den klimabezogenen Vorteilen des Schienenverkehrs im Verkehrsträgervergleich, wie in der Strategie Starke Schiene  52ff. verankert, oder aus Wettbewerbsvorteilen und Wachstumschancen, die sich aus nachhaltigeren Logistiklösungen  170f. ergeben können.

Umweltmanagement

GRI

Ein elementarer Bestandteil des konzernweiten Umweltmanagementsystems nach DIN ISO 14001  84 ist eine Chancen- und Risikobetrachtung. Sie ist Ausgangspunkt für die umweltbezogene Risikoversorge des DB-Konzerns. Seit 2023 wird das Prinzip der Vorsorge durch das Risikomanagement der Sorgfaltspflichten entlang unserer Lieferketten ergänzt. Gleichzeitig ist es unserer Strategie ureigen, schonend mit den (natürlichen) Ressourcen unseres Wirtschaftens umzugehen (Ressourcenschutzziele  79ff.).

Klimabedingte Chancen und Risiken

GRI

Klimabedingte transitorische Chancen und Risiken, die sich aus dem Übergang zu einer dekarbonisierten Wirtschaft ergeben, und Risiken, die sich aus dem Klimawandel ergeben, werden in unserem RMS erfasst und bei Überschreiten bestimmter Schwellenwerte und Eintrittswahrscheinlichkeiten in den betroffenen Risikokategorien ausgewiesen. Klimarisiken werden im Rahmen des RMS und unserer Mittelfristplanung wie andere Risiken behandelt.

Durch den Einsatz von Szenarioanalysen wie z. B. im Rahmen der PIK-Studie  76 und der strategischen Weiterentwicklung eines Klimaresilienzmanagements  76f. ist der DB-Konzern auf dem Weg zu einem vorausschauenden Management von akuten sowie chronischen physischen klimawandelbedingten Risiken. 2021 hatten wir eine weitere externe Studie beauftragt, die physische und transitorische Risiken gem. den TCFD-Empfehlungen in einer ersten Impact-Analyse auf die

Aktivitäten des DB-Konzerns für zwei Extremszenarien identifiziert hat. Das Ergebnis zeigt u. a., dass transitorische Risiken aus den Kategorien Politik, Markt und Technologie gem. der TCFD-Kategorisierung als relevant für den DB-Konzern einzustufen sind. Im Folgenden zeigen wir Beispiele für klimabedingte Chancen und Risiken gem. der TCFD-Einteilung in transitorisch und physisch, die kurz-, mittel- und langfristig sind.

TRANSITORISCHE CHANCEN UND RISIKEN

Mit der grünen Transformation 70 ff. des DB-Konzerns, ihrer Verankerung in der Strategie Starke Schiene 52 ff. und durch eine Verkehrsverlagerung hin zum klimafreundlichen Schienenverkehr leisten wir einen zentralen Beitrag zur Erreichung der deutschen und europäischen Klimaschutzziele. Gleichzeitig bestehen aber auch eine erhöhte Anfälligkeit für Wetterextreme und ein erhöhter Energiebedarf, der für uns wiederum ein Energiepreis- und Beschaffungsrisiko darstellt. Den Personen- und Güterverkehr durch Maßnahmen wie z. B. den Einsatz erneuerbarer Energien und alternativer Antriebskonzepte klimafreundlich durchzuführen oder durch ein robustes Klimaresilienzmanagement zu unterstützen, kann für uns u. a. einen Reputationsgewinn bei unseren Kund:innen bedeuten. Mit unseren Maßnahmen für den Klimaschutz 71 ff. zielen wir darauf ab, die von uns verursachten Treibhausgase zu reduzieren, bis 2040 klimaneutral zu werden und das Klimaschutzziel des Bundes 46 im Verkehrssektor abzusichern. Zur Erreichung der staatlichen Klimaschutzziele erlässt der Bund notwendige Regulierungen. Diese sind häufig mittelfristig und bergen für den DB-Konzern v. a. im Schienenverkehr Chancen, wie z. B. durch die dauerhafte Mehrwertsteuerabsenkung für Fernverkehrstickets. Auch die Einführung des Deutschland-Tickets 47 lässt bereits positive Effekte auf die Verkehrsverlagerung vom Auto hin zur Bahn erkennen. Allerdings können einzelne Umweltregulierungsmaßnahmen auch negative Auswirkungen auf unsere Aktivitäten entfalten. Der durch das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eingeführte CO₂-Preis stellt für uns bspw. Chance und Risiko zugleich dar:

- eine Chance im Verkehrsmittelvergleich, da er fossil betriebene Verkehrsmittel teurer und damit Bahnfahren attraktiver macht,
- ein Risiko im Einkauf, da wir einer der größten Energieverbraucher Deutschlands sind und noch dieselbetriebene Fahrzeuge im Betrieb haben.

Um den Risiken entgegenzuwirken, treiben wir den Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen 71 ff. voran. Dabei können Technologieentwicklungen hin zu anderen klimafreundlichen Mobilitätsangeboten abseits des Schienenverkehrs aber auch ein Risiko für uns darstellen.

PHYSISCHE RISIKEN

Extremwetterereignisse, die sich aus dem Klimawandel ergeben, stellen ein akutes physisches Risiko für den DB-Konzern dar, das wir seit 2021 noch detaillierter in unserem Risikokatalog erfassen und dem wir mit Resilienzmaßnahmen 76 f. begegnen. Dabei sind diese Risiken gleichzeitig kurz- und langfristig, denn beim Eintreten sind sie kurzfristiger Natur, aber durch ihr klimawandelbedingt häufigeres Auftreten müssen wir sie langfristig berücksichtigen. Auch im Rahmen unseres konzernweiten Business-Continuity-Managements zur Sicherstellung der Fortführung kritischer Geschäftsprozesse in Schadensfällen befassen wir uns mit physischen Klimarisiken. Die Folgen des Klimawandels treffen unser Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden an unserer Infrastruktur können zu Umsatzeinbußen und Pönalen führen. Zudem machen sie zusätzliche Ausgaben und Investitionen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen erforderlich. Neben der Infrastruktur können auch Schienen- und Straßenfahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen werden. In den vergangenen Jahren haben akute physische Risiken mit Auswirkungen auf die betrieblichen Abläufe und die Pünktlichkeit deutlich zugenommen. Diese werden von uns deshalb konsequent überwacht und durch das Konzernrisikomanagement erfasst. Die Bedeutung von präventiven Vegetationsarbeiten und gleisnahen Sicherungsarbeiten für eine reibungslose Betriebsdurchführung hat in dem Zusammenhang stark zugenommen. Mögliche finanzielle Auswirkungen von Extremwetterereignissen werden im RMS bzw. in der Mittelfristplanung berücksichtigt. Um akute physische Risiken zu reduzieren, hat der DB-Konzern seine Aufwendungen für Vegetationsmaßnahmen 77 f. seit 2014 von 100 Mio. € auf rund 150 Mio. € pro Jahr erhöht. Wir nutzen z. B. Satellitentechnologie, um Baumbestände flächendeckend zu erfassen und zu vermessen. In Kombination mit der fachlichen Einschätzung vor Ort und den betrieblichen Rahmenbedingungen werden so Vegetationsmaßnahmen priorisiert. Hierdurch wird sichergestellt, dass Bäume mit dem höchsten Risikopotenzial zuerst bearbeitet werden. Wir setzen uns ebenfalls mit chronischen physischen Risiken wie z. B. steigenden Temperaturen auseinander, die erhöhte Anforderungen an unsere betrieblichen Abläufe, Fahrzeuge, Gebäude und unsere Infrastruktur stellen.

Personal

Für die Umsetzung der Strategie Starke Schiene 52 ff. sind wir auf eine adäquate Ausstattung mit qualifizierten Fachkräften angewiesen. Der DB-Konzern hat einen hohen jährlichen Neueinstellungsbedarf. Dieser wird verstärkt durch das altersbedingte Ausscheiden zahlreicher Mitarbeitender sowie durch das tariflich vereinbarte Wahlmodell zur Arbeitszeit.





Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitsk Kampfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.

Der Fachkräftemangel, verstärkt durch den demografischen Wandel, ist ein Kernrisiko für unser Geschäft. Es wird immer schwieriger und aufwendiger, offene Stellen mit qualifiziertem Personal zu besetzen. Daraus wiederum resultieren Risiken wie eine niedrige Personaldeckung zur Absicherung des laufenden Geschäfts sowie langfristig auch Wissensverlust, insbesondere bei bahnspezifischen Berufen.

Diesen Risiken wirken wir insbesondere durch Weiterentwicklung unserer [Beschäftigungsbedingungen](#)  93 ff. entgegen. Sie erhöhen die Bindung unserer aktuellen Mitarbeitenden und signalisieren unsere Attraktivität als Arbeitgeber im umkämpften Arbeitsmarkt. Gleichzeitig arbeiten wir kontinuierlich daran, uns als DB-Konzern schlagkräftiger aufzustellen: »Gemeinsam stark« heißt das Konzernprogramm, in dem Effizienz- und Effektivitätshebel (Weglassen, Vereinfachen, Standardisieren, Automatisieren und Digitalisieren) angegangen werden.

Durch die Weiterentwicklung unserer Lerninfrastruktur im Sinne eines offenen, konzernweiten Lernökosystems, den Ausbau und die Digitalisierung der Qualifizierungskapazitäten, die Neugestaltung von Ausbildung und Funktionsausbildung (Umschulung) und die Maßnahmen zur strategischen Nachfolgeplanung sorgen wir für ein nachhaltiges und effektives Wissensmanagement und wirken dem Risiko eines Wissensverlusts entgegen.

Zur erfolgreichen Umsetzung der Strategie Starke Schiene sind die grüne Transformation des DB-Konzerns und der Ausbau der Digitalisierung erfolgskritisch. Die Kompetenzen, Qualifizierungen und Spezialisierungen, die wir brauchen, rechtzeitig und in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung zu stellen, ist eine Herausforderung, der wir durch die Weiterentwicklung unseres Strategischen Workforce Managements und unseres Foresight-Ansatzes »Lab1-Berufe der Zukunft« entgegenwirken. Hieraus leiten wir frühzeitig Implikationen für Rekrutierung, Nachführung und Qualifizierung ab.

Eine wichtige Herausforderung ist hierbei, die Digitalisierung im engen Schulterschluss mit den Mitarbeitenden und den Stakeholdern zu gestalten. Unser Ziel ist es, allen Mitarbeitenden eine langfristige und nachhaltige Perspektive im DB-Konzern anzubieten.

Entsprechende Maßnahmen für eine inklusive, generationenübergreifende und interkulturelle Zusammenarbeit sowie Rahmenbedingungen zur Angleichung der Teilhabe aller Geschlechter erhöhen die Arbeitgeberattraktivität und vermindern Risiken, die sich aus Veränderungen der Mitarbeitendenstruktur und ungleicher Partizipation der Mitarbeitendengruppen ergeben können. Vom Recruiting über Beschäftigungsbedingungen bis hin zu Entwicklungsmög-

lichkeiten für Mitarbeitende achten wir in jedem Schritt des Employee Life Cycle darauf, alle Mitarbeitendengruppen adäquat zu adressieren und einzubeziehen. Dazu arbeitet unser Diversity-Management eng mit allen relevanten Akteur:innen im DB-Konzern zusammen.

Risiken entstünden auch, wenn wir aufgrund unflexibler Arbeitsweisen nicht schnell genug auf die sich verändernden Anforderungen eines volatilen Marktumfelds reagieren könnten und so auch nicht den Ansprüchen unserer Mitarbeitenden an eine moderne Arbeitswelt entsprechen würden. Dem begegnen wir, indem wir moderne Arbeitswelten im Rahmen zahlreicher Programme, Initiativen und Communitys im DB-Konzern vorantreiben.

Um auch unsere Führungskräfte weiterhin mit den passenden Kompetenzen und Methoden auszustatten, um in modernen, digitalisierten Arbeitswelten erfolgreich zu wirken, entwickeln wir das in der DB Akademie verortete Aus- und Weiterbildungsprogramm für Führungskräfte permanent weiter.

Vor dem Hintergrund wirtschaftlicher Krisen mit unklaren Perspektiven spielt die Personalkostenstruktur eine wichtige Rolle. Daher ist es unser Ziel, mit Blick auf den Arbeitsmarkt und den Verkehrsmarkt wettbewerbsfähige Tarifverträge abzuschließen. Aus dem verstärkten Preisauftrieb ist mit hohem zusätzlichen Druck auf die Tarifentwicklung zu rechnen. Vor diesem Hintergrund versuchen wir, in Verhandlungen mit den Gewerkschaften Tarifverträge abzuschließen, die einerseits die Wertschätzung für die Mitarbeitenden ausdrücken und gleichzeitig die Zukunftsfähigkeit absichern.

BESONDERE EREIGNISSE

Unsere Aktivitäten basieren auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge, Cyberangriffe oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen. Allerdings können hieraus auch Kostenrisiken aus Gegenmaßnahmen resultieren.

Zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit u. a. in den Personenbahnhöfen, z. B. durch [Ausbau der Videoüberwachung](#)  68, können zu zusätzlichen Aufwandsbelastungen führen.

GOVERNANCE

Leistungs- und Finanzbeziehungen im

DB-Konzern → 191

Regelwerk im DB-Konzern → 194

Compliance → 195

Menschenrechte → 197

Datenschutz → 199

Corporate Governance Bericht → 202

Leistungs- und Finanzbeziehungen im DB-Konzern

Innerhalb des DB-Konzerns ergeben sich aufgrund der starken operativen Verflechtungen und Abhängigkeiten zwischen der Managementholding DB AG und den Geschäftsfeldern wie auch zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern Leistungs- und Finanzbeziehungen.

Diese lassen sich in vier Gruppen gliedern:

- **Operative Leistungsbeziehungen** zwischen zwei Gesellschaften, die z. B. im Rahmen der Infrastrukturnutzung entstehen, wenn die DB Regio AG Trassen in Anspruch nimmt und dafür Trassenentgelte bezahlt.
- **Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung:** Die DB AG erbringt Leistungen für die operativen Gesellschaften wie z. B. den zentralen Einkauf.
- **Konzernfinanzierung:** Die DB AG übernimmt und bündelt die Finanzierungsfunktion im DB-Konzern. In diesem Rahmen beschafft die DB AG über ihre Finanzierungstochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) Finanzmittel am Kapitalmarkt und reicht sie als Darlehen an die Konzerngesellschaften weiter.
- **Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge:** In Deutschland wird über Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträge eine steuerliche Organschaft begründet, die es erlaubt, steuerliche Gewinne mit steuerlichen Verlusten zu verrechnen. Im DB-Konzern ist die DB AG die steuerpflichtige Gesellschaft in Deutschland.

Als grundlegendes Merkmal der Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen gilt dabei die Marktüblichkeit (At-Arm's-Length-Prinzip), d. h., die Vergütung orientiert sich immer an marktüblichen Preisen. Im DB-Konzern gilt dies für die Verrechnung von operativen Leistungsbeziehungen, Serviceeinheiten und die Konzernfinanzierung. Konzerninterne Kunden zahlen die gleichen Trassennutzungspreise wie konzernexterne Kunden. Die Preise für konzernintern bezogene Dienstleistungen werden regelmäßig auf Basis von Marktstudien auf Marktkonformität überprüft. Die Konditionen für Finanzierungstrans-

aktionen basieren auf aktuellen Marktkonditionen am Geld- und Kapitalmarkt. Governancefunktionen nehmen steuernde und überwachende Aufgaben wahr. Diese Leistungen werden, soweit möglich, über eine sog. **Konzernumlage** 106 verrechnet. Die Leistungen der Serviceeinheiten werden, falls möglich, leistungsgerecht mit den internen Leistungsempfängern verrechnet.

Gründe und Motivation für die marktgerechte Ausgestaltung der Leistungsbeziehungen im DB-Konzern sind:

- Eine wertorientierte Unternehmenssteuerung gelingt nur, wenn sie auf allen Ebenen des DB-Konzerns erfolgt. Dies setzt Leistungsbeziehungen zu marktgerechten Konditionen voraus. Erfolg und Misserfolg müssen transparent werden, um eine wirtschaftliche Steuerung zu ermöglichen.
- Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind gesetzlich dazu verpflichtet, ihre Leistungen diskriminierungsfrei anzubieten. Die klare Abgrenzung der Finanzströme und die Marktkonformität der Preise wird von der BNetzA überprüft. Die Preise sind für jeden transparent.
- Auch aus steuerlichen Gründen und aus Sicht von Minderheitsgesellschaftern von Tochtergesellschaften ist eine marktgerechte Ausgestaltung von Leistungsbeziehungen notwendig und gefordert.

Die aus den **Ergebnisabführungs- und Beherrschungsverträgen** 193f. innerhalb des DB-Konzerns resultierenden Ergebnis- und Zahlungswirkungen sind keine Leistungsbeziehungen, sondern Konsequenz der Gestaltung des DB-Konzerns als inländischer Vertragskonzern und der damit verbundenen Rechte und Pflichten aller eingeschlossenen inländischen Gesellschaften.

OPERATIVE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

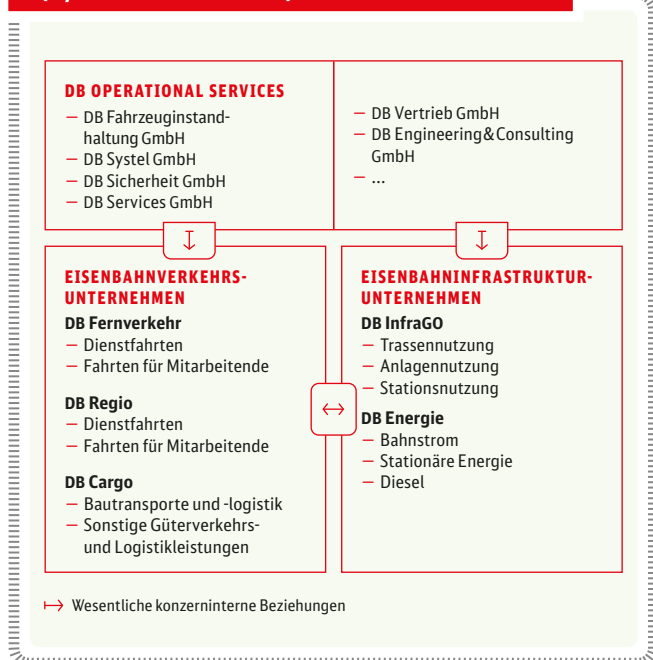
Die umfangreichsten operativen Leistungsbeziehungen entstehen aus der Nutzung der Schieneninfrastruktur und aus dem Bezug von Energie. Die Verrechnung der Infrastrukturnutzung erfolgt wie bei konzernexternen Kunden auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Der Energiebezug umfasst sowohl Traktionsenergie (Bahnstrom, Dieseldieselkraftstoff) als auch Strom für stationäre Anlagen (z. B. Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen).

Die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen im Bereich der Infrastrukturnutzung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

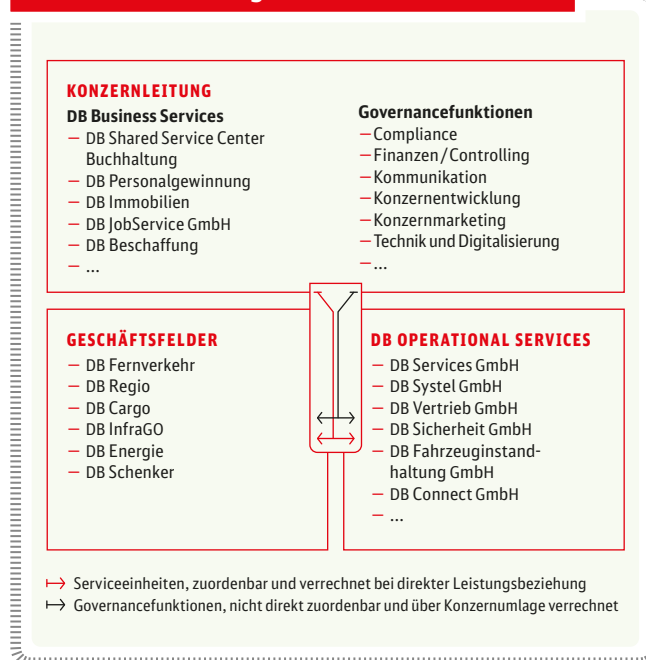
KONZERNINTERNE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN AUS INFRASTRUKTURNUTZUNG 2023 / in Mio. €	DB Fernverkehr	DB Regio	DB Cargo	Sonstige
Trassennutzung	-1.233	-2.304	-337	-
Nutzung örtlicher Infrastruktur	-31	-48	-149	-2
Stationsnutzung	-122	-613	-	-
Energieverrechnung	-485	-851	-324	-355



Wesentliche operative Leistungsbeziehungen (Systemverbund Bahn)



Leistungsbeziehungen mit der Konzernleitung



LEISTUNGSBEZIEHUNGEN MIT DER KONZERNLEITUNG

In der Konzernleitung sind verschiedene Governance- und Servicefunktionen angesiedelt, die ihre Aufgaben mit einigen regulatorisch bedingten Ausnahmen für den gesamten DB-Konzern wahrnehmen. Die Kosten für Governancefunktionen werden im DB-Konzern seit 2023, soweit möglich, im Rahmen einer **Konzernumlage** [106](#) explizit an die Geschäftsfelder weiterverrechnet. Bis 2022 erfolgte grundsätzlich keine explizite Verrechnung im DB-Konzern.

Eine Weiterverrechnung der Kosten für die DB Business Services erfolgt nur bei direkten Leistungsbeziehungen mit den Geschäftsfeldern bzw. Aufwendungen, bei denen eine konkrete Leistungserbringung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere Aufwendungen für Immobilienüberlassungen, zentrale Serviceleistungen für Einkauf und Technik sowie die zentral gebündelten Versicherungsaufwendungen.

Eine wichtige zentrale Funktion ist der Konzernarbeitsmarkt. Die DB JobService GmbH beschäftigt Mitarbeitende, deren Arbeitsplätze in deutschen Gesellschaften des DB-Konzerns entfallen, mit dem Ziel, sie konzernintern weiterzuvermitteln. Sie ist damit wesentlich für das Funktionieren des konzerninternen Arbeitsmarktes.

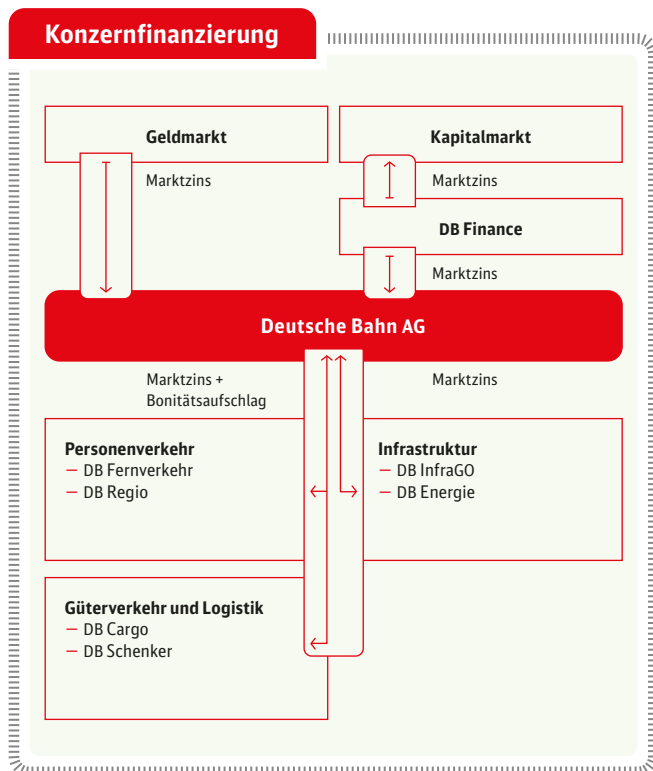
KONZERNFINANZIERUNG

Die Finanzierung des DB-Konzerns ist im Konzern-Treasury der DB AG gebündelt, ohne dass sich dadurch die Eigentumsrechte ändern. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahme konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance. Die Finanzmittel werden durch kurzfristige Kreditlinien, die im Rahmen des Cashpoolings auf internen Kontokorrentkonten und/oder durch feste kurzfristige Kreditausreichungen in Anspruch genommen werden können, oder in Form von langfristigen Darlehen an die Konzerngesellschaften weitergereicht.

Das Konzern-Treasury operiert wie eine hausinterne Bank, allerdings als Dienstleister und nicht als Profit-Center. Die Konzerngesellschaften unterhalten Geschäftsbeziehungen (Devisengeschäfte, Cashpooling, Geldanlage und Darlehensaufnahmen) mit dem Konzern-Treasury. Die Konditionen werden nach dem At-Arm's-Length-Prinzip marktgerecht festgelegt. Dabei werden zeitpunktaktuelle Zinssätze vereinbart, wie sie auch von Banken quotiert würden, wenn diese keine Gewinnerwartung hätten. Marktgerecht heißt auch, dass die Kreditmargen entsprechend der Bonität differenziert werden: Die Kreditmarge für die Infrastrukturgesellschaften entspricht im Wesentlichen den Kreditmargen der DB AG am Geld- und

Kapitalmarkt. Die Kreditmargen für Nicht-Infrastrukturunternehmen liegen höher und ergeben sich aus einer internen, kennzahlenbasierten Bonitätseinschätzung und den am Kapitalmarkt quotierten Kreditmargen.

Die Bündelung der Konzernfinanzierungsfunktion bei der DB AG gewährleistet einen einheitlichen Marktauftritt am Geld- und Kapitalmarkt, Skaleneffekte und Kostenvorteile. Außerdem ermöglicht eine zentrale Konzernfinanzierung eine adäquate Überwachung der Finanzgeschäfte und ein gesamthaftes Risikomanagement.

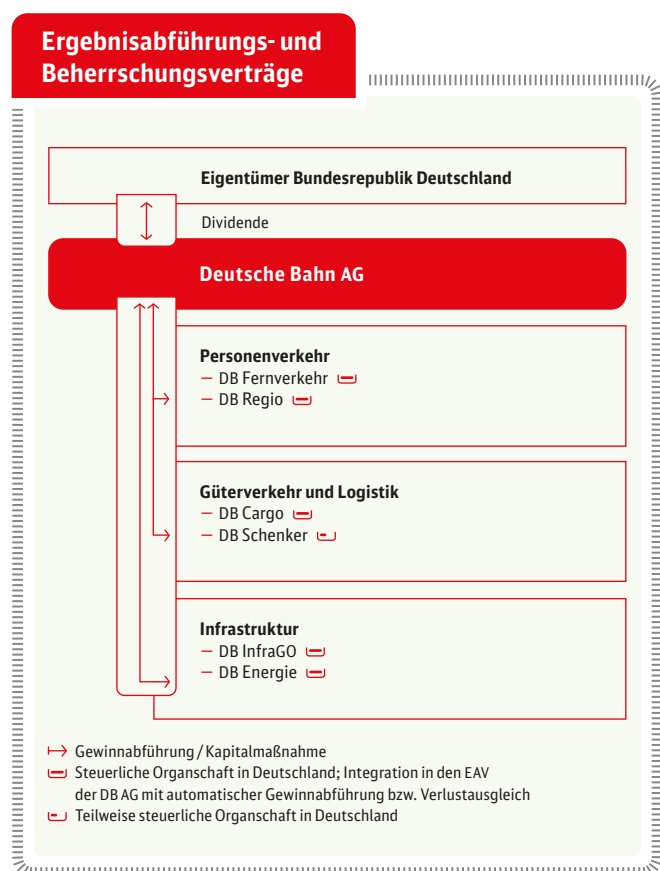


ERGEBNISABFÜHRUNGS- UND BEHERRSCHUNGSVERTRÄGE

Gewinnabführungen und Verlustausgleiche zwischen Gesellschaften in Deutschland sind keine Leistungsbeziehungen. Vielmehr wird durch den Ergebnisabführungsvertrag (EAV) die Frage der Höhe der Gewinnausschüttung bzw. eines erforderlichen Verlustausgleichs nicht jedes Jahr neu gestellt, sondern erfolgt automatisch. Der Zahlungsfluss begründet sich im Recht des Gesellschafters auf die Gewinne oder in seiner Verpflichtung zum Ausgleich von Verlusten. Dessen ungeachtet sorgt der DB-Konzern dafür, dass Konzerngesellschaften über eine angemessene Eigenkapitalausstattung verfügen – trotz der übernommenen Verpflichtung, mögliche Verluste einzelner Konzerngesellschaften auszugleichen.

Kapitalgeber sind nur bereit, Kapital zur Verfügung zu stellen, wenn Amortisation und Verzinsung gewährleistet sind. Eine rein schuldenbasierte Finanzierung ist nicht marktfähig, da mit zu hohen Risiken verbunden. Gewinne sind essenziell, um die Investitionsfähigkeit des DB-Konzerns zu erhalten. Die erwirtschafteten Gewinne werden entweder thesauriert oder an den Alleingesellschafter Bund ausgeschüttet. Der im DB-Konzern verbleibende (thesaurierte) Anteil des Gewinns erhöht die Investitions- und Verschuldungskapazität.

Die Umsetzung der jährlichen Gewinnabführungen und Verlustausgleiche im DB-Konzern spiegelt sich im Beteiligungsergebnis der DB AG 176 wider.



Im Rahmen der LuFV 273f. haben Bund und DB-Konzern vertraglich vereinbart, dass im Falle einer Dividendenzahlung der DB AG an den Bund die Dividende vom Bund zur Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege eingesetzt wird. So werden die Nachsteuerergebnisse der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vollständig an den Bund ausgeschüttet und auch vollständig wieder in die Infrastruktur reinvestiert. Durch diesen Mechanismus fließen Gewinne der Infrastruktur als Baukostenzuschüsse vollständig in die Infrastruktur und verbleiben dort. Im Gegensatz zur alternativen Gewinnthesaurierung kommt es hierbei zu keiner Mehrung der Kapitalkostenbasis. In der LuFV III wurden

Annahmen zur Höhe der jährlichen Dividende getroffen, die in den Gesamtumfang der LuFV-Mittel eingeflossen sind. 2023 erfolgte in Übereinstimmung mit den LuFV-Annahmen eine Dividendenabführung durch die DB AG für das Geschäfts-

jahr 2022 i. H. v. 650 Mio.€, die wieder vollständig als Baukostenzuschüsse für die Infrastruktur zurückgeflossen sind. Die in 2023 abgeführte Dividende überstieg damit die Gewinne der EIU im Geschäftsjahr 2022 i. H. v. 541 Mio.€.

FINANZFLÜSSE DB AG UND DB-INFRASTRUKTUR-GESELLSCHAFTEN / in Mio. €	2000 bis 2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Insgesamt
AUS KAPITALERHÖHUNGEN DURCH DIE DB AG															
DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG)	+1.220	-	-	+5	-	-	-	+1.000	-	-	-	+1.125	+1.300	+1.125	+5.775
DB Station&Service AG ¹⁾	+425	+14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+1.000	+49	+2	+1.490
Insgesamt	+1.645	+14	-	+5	-	-	-	+1.000	-	-	-	+2.125	+1.349	+1.127	+7.265
AUS EAV AN DIE (-)/VON DER (+) DB AG															
DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG)	+1.290	-307	-197	-66	-217	-81	-280	-390	-509	-402	+23	+139	-403	+1.634	+234
DB Station&Service AG ¹⁾ (bis 30. April 2023)	-463	-155	-160	-169	-188	-203	-176	-186	-190	-146	+32	+61	+2	-7	-1.948
DB Energie GmbH	-563	+38	-62	+37	-39	-51	-35	-59	-12	+3	+66	-126	-140	-166	-1.109
Insgesamt	+264	-424	-419	-198	-444	-335	-491	-635	-711	-545	+121	+74	-541	+1.461	-2.823
DIVIDENDENZAHLUNG AN DEN BUND (FÜR VORJAHR)															
DB AG	-	-500	-525	-525	-200	-700	-850	-600	-450	-650	-650	-	-	-650	-6.300

(+) Mittelzufluss

(-) Mittelabfluss

¹⁾ Die DB Station&Service AG wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB InfraGO AG verschmolzen.

GRI Regelwerk im DB-Konzern

Um koordiniertes und zielgerichtetes Handeln im DB-Konzern zu gewährleisten, sind allgemeingültige Vorgaben für alle Mitarbeitenden notwendig. Ein verwendetes Format dafür sind Richtlinien, in denen überwiegend Zielregeln enthalten sind und die verbindliche Rahmenvorgaben für einen definierten Geltungsbereich vorschreiben. Der Vorstand gibt das innere Anliegen, die Konzerngrundsätze und die Konzernrichtlinien als Basis für das weiterführende Regelwerk vor.

INNERES ANLIEGEN, KONZERNGRUNDSÄTZE UND KONZERNRICHTLINIEN

Konzernrichtlinien enthalten die wesentlichen Festlegungen für konzernweit relevante Führungs- und Steuerungsthemen. Sie werden vom Vorstand beschlossen und sind Bestandteil des Führungshandbuchs. Das Führungshandbuch umfasst das innere Anliegen, vier Konzerngrundsätze (Strategie, Management, Starkes Miteinander und Ethik/Code of Conduct) und zehn Konzernrichtlinien (Organisation, Personalmanagement, Finanzen, Marketing, Kommunikation, Informationstechnik und Telekommunikation, Beschaffung, Wettbewerb und Regulierung, Risikominimierung, Systemverbund Bahn in Deutschland) sowie die Grundstruktur des DB-Konzerns und die Prozesslandkarte. In den Konzerngrundsätzen Ethik

bspw. ist u. a. festgehalten, dass der DB-Konzern im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit die international anerkannten Menschenrechte und Grundfreiheiten gem. den im UN Global Compact festgehaltenen Grundsätzen achtet. Die Konzernrichtlinie Risikominimierung legt fest, dass sich der DB-Konzern zu regelkonformem Handeln insbesondere auch in Bezug auf ethische Maßstäbe (Grundsätze und Werte), Menschenrechte, Corporate Governance, Wettbewerbsverhalten, Integrität, Datenschutz und Datensicherheit sowie Umweltschutz bekennt und für eine konsequente Prävention, Aufklärung und Ahndung von Korruption, Kartell- und Exportkontrollverstößen sowie Wirtschaftskriminalität steht.

Die Aktualisierung des Führungshandbuchs erfolgt zweimal jährlich und wird von der Konzernorganisation koordiniert. Das Führungshandbuch wird in der Konzernregelwerksdatenbank veröffentlicht, was über die Geschäftlichen Mitteilungen, das interne DB-Management-Portal zu konzernweiten Regelungen der Aufbau- und Ablauforganisation, und das Intranet kommuniziert wird.

RAHMENRICHTLINIEN

Die Konzernrichtlinien werden von Rahmenrichtlinien unteretzt. Dies sind von der Konzernleitung herausgegebene Richtlinien, die in mehreren Geschäftsfeldern bzw. Serviceeinheiten gelten. Sie detaillieren in einzelnen Richtlinien die Regeln zu Themen wie bspw. Spenden, Umweltmanagement, Arbeitsschutz oder auch dem Datenschutz. Bei Einführung, Aktualisierung und Außerkraftsetzung von Rahmenrichtlinien erfolgt die Einbindung der Regelwerkskoordinatoren aller betroffenen Geschäftsfelder bzw. Serviceeinheiten.

Compliance

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns im DB-Konzern ist Compliance integraler Bestandteil der Unternehmenskultur und leitet unser Handeln bei unseren Geschäftsaktivitäten. Wir entwickeln unser Compliance-Management-System (CMS) stetig weiter, um weiterhin State of the Art zu bleiben und eine gute Compliance nachhaltig zu prägen. Compliance ist in der [Strategie Starke Schiene](#)  52ff. verankert.

Unser CMS basiert auf nationalen und internationalen rechtlichen Anforderungen und etablierten Standards wie dem Wirtschaftsprüfungsstandard IDW PS 980. Der DB-Konzern wendet zudem die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung sinngemäß an. Das CMS soll sicherstellen, dass Compliance-Risiken frühzeitig erkannt und entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen implementiert werden. Die Wirksamkeit unseres CMS überprüfen wir kontinuierlich und nehmen ggf. erforderliche Anpassungen vor. Compliance ist Bestandteil des internen Kontrollsystems (IKS). Die Konzernrevision prüft daher u. a. das CMS im DB-Konzern als Teil der IKS-Prüfungen im Rahmen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG).

Nachdem 2022/2023 die konzernweite unabhängige Untersuchung der Wirksamkeit des CMS des DB-Konzerns hinsichtlich Korruption und Wirtschaftskriminalität in Form von Betrug und Untreue durch eine Prüfungs- und Beratungsgesellschaft in allen Geschäftseinheiten mit uneingeschränktem Prüfungsurteil abgeschlossen wurde, wurden die ausgesprochenen Empfehlungen genutzt, um bestehende Prozesse detailliert zu analysieren und ggf. zu verbessern. Zur Kontrolle der Umsetzung wurde ein Follow-up-Prozess implementiert.

Aufbau- wie ablauforganisatorisch ist das Compliance-Management des DB-Konzerns durch eine Verbindung von zentralen und dezentralen Elementen gekennzeichnet. Der Chief Compliance Officer (CCO) steuert die Weiterentwicklung unseres CMS und berichtet direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Bei seinen Aufgaben wird der CCO von mehr als 250 Compliance-Zuständigen unterstützt. Die Compliance-Tätigkeit in der Konzernleitung fokussiert sich insbesondere auf ihre zentrale Governance-Tätigkeit. In den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten wird die operative Verantwortung wahrgenommen. Der intensive Austausch zentraler wie dezentraler Compliance-Zuständiger wird durch unterschiedliche Formate wie z. B. eine Fachtagung, monatliche Compliance Officer Meetings, die Verwendung eines Compliance Cockpits als Arbeitsplattform sowie mindestens vierteljährlich stattfindende virtuelle Informationsveranstaltungen für Compliance Officer und Manager gewährleistet.

Der DB-Konzern engagiert sich im nationalen und internationalen Umfeld zu Compliance-Themen. Denn insbesondere Korruption kann u. a. das Vertrauen der Bürger:innen in die Funktionsfähigkeit des Staates und seiner Einrichtungen beschädigen sowie zu finanziellen Schäden auch für den Staat führen. An der Erarbeitung von Präventionsstrategien zu Korruption ist der DB-Konzern durch die Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Compliance (DICO) sowie als aktives Mitglied von Transparency International beteiligt. Gemeinsam mit Transparency International Deutschland e.V. wurde zum internationalen Korruptionstag eine Kommunikationskampagne gestartet. Auch bringt der DB-Konzern im regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit anderen international agierenden Unternehmen seine Compliance-Expertise ein.

COMPLIANCE-INSTRUMENTE

Zielgerichtete Compliance-Instrumente wurden zum Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und Führungskräfte entwickelt. Dazu gehören bspw. verbindliche Compliance-Regelungen, Risiko- und Prozessanalysen, ein Compliance-Berichtswesen, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie ein Hinweismanagementsystem.

Der Verhaltenskodex des DB-Konzerns bildet das Kernstück unseres CMS. Er definiert Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln unserer Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden und wird über die Konzernregelwerksdatenbank und einschlägige Seiten im Intranet den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt. Außerdem ist das Compliance-Regelwerk Bestandteil einer 2023 aktualisierten App, die auf alle zentral gemanagten dienstlichen Mobilgeräte im DB-Konzern aufgespielt wird. I. d. R. ist der DB-Verhaltenskodex seit 2018 ebenfalls Teil der Arbeitsverträge der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Auf der Internetseite des DB-Konzerns ist der [DB-Verhaltenskodex](#)  ebenfalls in Deutsch und Englisch veröffentlicht. In Umsetzung des [Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes \(LkSG\)](#)  198f. wurde der DB-Verhaltenskodex mit Beschluss des Konzernvorstands erweitert. Die neue Fassung trat am 1. Januar 2024 in Kraft. Ergänzt wird der DB-Verhaltenskodex durch verbindliche Richtlinien, die geltende rechtliche Vorschriften im internationalen wie nationalen Geschäftsverkehr und Kontakt mit Kund:innen konkretisieren.

Compliance-Risikoanalysen sind wesentlicher Bestandteil der Risikosteuerung im DB-Konzern und werden durch die Geschäftsfelder und Serviceeinheiten durchgeführt. Es erfolgt eine konzernweite Bestandsaufnahme der Compliance-Risiken gem. den von der Konzernleitung gemachten Governance-Vorgaben. Das verbindliche Rahmenkonzept enthält Mindestvorgaben zu Planung, Durchführung, Berichterstattung und Follow-up. Innerhalb eines Dreijahres-

zyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiken hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder ist jährlich nach einem vorgegebenen Format zu den einschlägigen Compliance-Risiken zu berichten.

Durchgeführte Compliance-Risikoanalysen zeigen auf, dass die Geschäftsfelder auf unterschiedliche Art von Korruptionsrisiken betroffen sind. Einige unserer Gesellschaften sind in Auslandsmärkten mit hoher Korruptionsanfälligkeit tätig. Dies trifft neben DB Schenker und der DB E.C.O. Group auch auf DB Arriva und DB Cargo zu. Für Geschäftsfelder des Ressorts Infrastruktur ergeben sich eher Risiken aufgrund hoher Beschaffungsvolumina. Über die Compliance-Risiken wird der Vorstand durch einen kompakten Jahresbericht Compliance informiert. Differenziert werden die Risikolagen der Geschäftsfelder, Serviceeinheiten sowie Konzernleitungsfunktionen beschrieben sowie vorhandene risikoreduzierende Faktoren und Gegensteuerungsmaßnahmen aufgezeigt.

Auch unterjährig wird der Vorstand regelmäßig über den weiteren Ausbau des Compliance-Programms sowie wesentliche Compliance-Fälle informiert. Der CCO berichtet zudem mindestens einmal pro Quartal in dem vom Aufsichtsrat gebildeten Prüfungs- und Compliance-Ausschuss zu Compliance-Themen, einschließlich konzernerheblicher sowie kritischer Themen. Unabhängig davon berichtet die Konzernrevision im März die wesentlichen Erkenntnisse des jeweiligen Geschäftsjahres – einschließlich der wesentlichen Feststellungen der Prüfbereiche und des Abwicklungsstandes des Prüfungsprogramms – an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss und stellt in der Dezember-Sitzung die Prüfungsplanung der Konzernrevision für das kommende Geschäftsjahr vor. Der Chef-Syndikus des DB-Konzerns berichtet in der März-Sitzung über wesentliche Rechtsfälle. Je nach Sachverhalt werden die Gremien im Einzelfall auch unmittelbar über konzernerhebliche und kritische Sachverhalte informiert.

Um unsere Compliance-Ziele nachhaltig zu erreichen, verbessern wir unsere Instrumente kontinuierlich und beraten in Compliance-Fragen. Dies setzt voraus, dass Compliance-Fachkräfte über aktuelle fachliche Entwicklungen informiert sind. Zu ihrer regelmäßigen Qualifizierung steht mit der Compliance Academy ein innerhalb der DB-eigenen Lernplattform implementierter Lernbereich als zentrales Instrument der Wissensvermittlung zur Verfügung. Die Absolvierung definierter Kurse ist obligatorisch vorgeschrieben.

Bei der Prägung unserer Unternehmenskultur kommt den Führungskräften eine besondere Rolle zu. Um diese zu regelkonformem Verhalten zu schulen, um den Konzern und sich vor Compliance-Risiken zu schützen, wurden verschiedene Programme implementiert. Das verpflichtende Schulungsprogramm für das Top-Management wurde 2023 um neue

Module erweitert. Es ergänzt das etablierte, durch die Leiter der Konzernfunktionen Compliance, Revision und Recht durchgeführte Compliance-Coaching. Im Rahmen des Personalauswahlverfahrens wurden 2023 auch unterhalb der Ebene des Top-Managements Bewerbendenüberprüfungen (»Pre-Employment Checks«) für leitende Angestellte durchgeführt.

Das Compliance-Sensibilisierungskonzept folgt einem risiko- und bedarfsorientierten Ansatz, der vorgibt, in welchem Turnus alle Führungskräfte und Mitarbeitenden zu schulen sind. Mittels Teilnahme an Präsenzveranstaltungen oder Durchführung von E-Learnings kann über einen Zeitraum von zwei bis zweieinhalb Jahren eine nahezu vollständige Trainingsabdeckung von Führungskräften und Mitarbeitenden mit mittlerem und hohem Risiko bzw. Bedarf erreicht werden. Allein an Veranstaltungen mit Trainer:innen nahmen zum Thema Korruptionsprävention 2023 rund 37.000 Führungskräfte und Mitarbeitende teil. Auch E-Learning-Module kamen in erheblichem Umfang zum Einsatz. Gemeinsam mit bei DB Schenker und DB Arriva spezifisch entwickelten E-Learnings wurden über 157.000 E-Learning-Einheiten zur Korruptionsprävention absolviert.

Die auch 2023 weiter verschärften Sanktionen gegen Russland führten dazu, dass die fortlaufende Beratung sowie Anpassung von Prozessen, Vertragsklauseln und Sensibilisierungen zu außenwirtschaftsrechtlichen Themen erneut einen Schwerpunkt der Compliance Arbeit bildeten.

Um Informationen über mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften oder interne Regelungen zu erhalten, besteht ein konzernweites Hinweissystem. Der Umgang mit eingehenden Hinweisen ist detailliert geregelt. Die implementierten Prozesse schützen die Hinweisgeber:innen. Den Interessen der betroffenen Personen wird u. a. durch klar definierte Anforderungen an Schlüssigkeit und Erheblichkeit eines Hinweises Rechnung getragen.

Hinweisgeber:innen stehen verschiedene Wege zur Abgabe eines Hinweises offen. Hierzu gehören neben den Compliance-Teams in der Konzernleitung sowie in den Geschäftsfeldern und Serviceeinheiten auch drei Vertrauensanwälte:innen, die gesetzlich zur Verschwiegenheit verpflichtet sind. Hinzu kommt ein konzernweit verwendetes elektronisches Hinweissystem, das auch eine anonyme Abgabe von Hinweisen ermöglicht. Es kann in 22 Sprachen genutzt werden und steht neben Mitarbeitenden auch Kunden, Lieferanten sowie anderen Stakeholdern zur Verfügung. 2023 gingen über das Hinweissystem Hinweise auf Korruptionsfälle im einstelligen Bereich zentral ein. 2023 gab es keine Bestätigungen von Vorwürfen von vom DB-Konzern ausgehender Korruption. Dementsprechend wurden insoweit keine arbeitsrechtlichen Maßnahmen gegenüber Mitarbeitenden ergriffen. Auch gab es 2023 keine laufenden Gerichtsverfahren zu derartigen Korruptionsvorfällen.

Mit Blick auf die deutschen und europäischen Umsetzungsgesetze zur EU-Richtlinie für einen besseren Schutz von Hinweisgeber:innen wurden Anpassungen in Prozessen und Kommunikation beim Meldesystem vorgenommen, u. a. wurden neue Meldestellen eingerichtet.

Bei Fragestellungen zu Compliance werden Führungskräfte und Mitarbeitende durch Kolleg:innen der Compliance-Organisation beraten. Zu diesem Zweck betreibt der DB-Konzern schon seit deutlich über zehn Jahren einen Compliance-Helpdesk.

GESCHÄFTSPARTNER-COMPLIANCE

Für eine erfolgreiche und nachhaltige Geschäftstätigkeit ist es auch notwendig, Geschäftspartner und Lieferanten sorgfältig auszuwählen und über die Werte und Mindestanforderungen des DB-Konzerns zu informieren. Der DB-Konzern hat unterschiedliche Formate entwickelt, um seine Geschäftspartner zu sensibilisieren und nachhaltiges Handeln in der Lieferkette stärker zu verankern.

Frei im Internet zugänglich ist das 2023 aktualisierte E-Learning zum [DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#) . Es informiert über das Thema Integrität, einzuhaltende rechtliche Standards und ethische Fragen und formuliert klare Compliance-Anforderungen, wie sie auch in unserem DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner definiert sind. Anhand von Beispielen aus der Praxis wird gezeigt, wie unsere Prinzipien anzuwenden sind. Der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner wurde 2023 in Umsetzung des [Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes \(LkSG\)](#)  198f. geändert und vom Vorstand verabschiedet. Die neue Fassung trat am 1. Februar 2024 in Kraft.

Verträge und Vertragspartner werden auf Compliance-Risiken geprüft. Mittels der in den allgemeinen Einkaufsbedingungen enthaltenen Integritätsklauseln wird potenziellen Compliance-Risiken entgegengesteuert. Risikoabhängig werden weitere Compliance-Regelungen vereinbart. Dies gilt etwa für die Beauftragung von Intermediären. Bei Vorliegen schwerer Verfehlungen entscheidet der Entscheiderkreis Vergabesperre (EKV) auf Basis festgelegter transparenter Kriterien über den Umgang mit dem Auftragnehmer oder Lieferanten. Kommt es zu einer Sperre, kann frühestens nach Ablauf der festgelegten Sperrfrist oder nach einem vom Auftraggeber als hinreichend bewerteten und oft viele Jahre in Anspruch nehmenden Selbstreinigungsprozess der Firma eine Geschäftspartnerschaft neu aufgebaut bzw. fortgesetzt werden. 2023 wurden sieben Vergabesperrungen durch den EKV verhängt, darunter war kein Fall aufgrund von Korruptionsverstößen. Darüber hinaus wurden Vergabesperrungen gegen zwei sanktionsgelistete Kreditoren verhängt.

KARTELLRECHTS-COMPLIANCE UND KARTELLSCHADENSPRÄVENTION

Im Rahmen von Schulungen mit Trainer:innenpräsenz werden Führungskräfte und Mitarbeitende fortlaufend für das Thema Kartellrecht sensibilisiert. Die Trainingsformate sind individuell auf die Anforderungen der Geschäftsfelder und der zentralen Einheiten zugeschnitten. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeitenden, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder in anderen wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind. Ergänzt werden die Trainings insbesondere durch geschäftsfeldspezifische Regelwerke und eine enge (kartell-)rechtliche Beratung.

Ein wichtiger Bestandteil der kartellrechtlichen Compliance sind auch Maßnahmen der Kartellschadensprävention. Wir betreiben zu diesem Zweck ein umfassendes Kartellschadenspräventionssystem. Ein wichtiger Teil des Systems ist es, auf kartellgeneigten Märkten Vertragsbedingungen einzusetzen, die die Lieferanten zur Einführung bzw. Beibehaltung von kartellrechtlichen Compliance-Programmen verpflichten.

Menschenrechte

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Für uns sind der Schutz und die Förderung von Menschenrechten von größter Bedeutung. Über die Wahrung von Menschenrechten in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Nichtdiskriminierung sowie Arbeits- und Gesundheitsschutz innerhalb des DB-Konzerns berichten wir insbesondere im Kapitel [Mitarbeitende](#)  85 ff.

Von unseren Geschäftspartnern erwarten wir, dass sie die Menschenrechte respektieren. Unsere diesbezüglichen Anforderungen sind u. a. im [DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#)  formuliert. Dieser nimmt Bezug auf die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), etwa zum Schutz gegen Kinder- und Zwangsarbeit und vor Diskriminierung in Beschäftigung und Beruf. Er enthält Regelungen zu einer angemessenen Entlohnung, zu geregelten Arbeitszeiten sowie zur Präferenz von regulären Beschäftigungsverhältnissen. Der DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner ist Teil der vertraglichen Verpflichtungen unserer Geschäftspartner. Gegenüber unseren Geschäftspartnern behalten wir uns das Recht zur Auditierung vor. Wir legen Wert auf einen kooperativen Umgang. Bei Verstößen gegen den Kodex ergreifen wir angemessene Maßnahmen, die von der Möglichkeit zur Abhilfe und Verbesserung bis hin zum Vertragsabbruch bei schwerwiegenden Verletzungen reichen können. Für unsere eigenen Mitarbeitenden und Führungskräfte stellen die Konzerngrundsätze Ethik (interner DB-Verhaltenskodex) entsprechende Anforderungen auf. Diese sind arbeitsrechtlich verbindlich. Wir lehnen jegliche Form moderner Sklaverei ab, sei es Zwangs- oder Pflichtarbeit, Leibeigen-

schaft, Menschenhandel oder Kinderarbeit, und berichten hierzu auch gem. den Vorgaben des UK Modern Slavery Acts. Für die weltweiten Aktivitäten von DB Schenker gelten ergänzend eigens entwickelte Social Minimum Standards. Dieses Regelwerk spezifiziert den übergeordneten DB-Verhaltenskodex des DB-Konzerns und bietet insbesondere im internationalen Kontext Mindeststandards auch für Situationen, in denen nationale und internationale Gesetze keine angemessenen Sozialmaßnahmen vorsehen. Die Einhaltung der Social Minimum Standards wird regelmäßig in Stichproben an ausgewählten Standorten von der Konzernrevision überprüft.

Bei Anhaltspunkten zu Verstößen gegen Menschenrechte stehen Mitarbeitenden, Kunden, Lieferanten und weiteren potenziell Betroffenen, auch anonym, verschiedene Kanäle für Meldungen zur Verfügung. Ein Kanal ist unser [elektronisches Hinweissystem](#) . Daneben stehen auch der postalische Weg sowie Vertrauensanwält:innen zur Verfügung. DB-Mitarbeitende können sich zudem an die Ombudsstelle Personal wenden. 2023 wurden über das Hinweissystem im Bereich Menschenrechte 104 Hinweise gemeldet (überwiegend Fälle im Bereich Arbeitsschutz sowie potenzieller Diskriminierung).

UMSETZUNG LIEFERKETTEN-SORGFALTPFLICHTENGESETZ

Seit dem 1. Januar 2023 sind wir nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) verpflichtet, in unseren Lieferketten menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten in angemessener Weise umzusetzen und ein verantwortliches Management unserer Lieferketten zu etablieren. Neben der DB AG wurden 2023 weitere 15 Konzerngesellschaften aufgrund ihrer Mitarbeitendenzahl von dem LkSG erfasst. Diese Konzerngesellschaften nehmen ihre LkSG-Angelegenheiten grundsätzlich in eigener Verantwortung wahr. Während der Aufbauphase des LkSG-Risikomanagements wird die Umsetzung der Sorgfaltspflichten im DB-Konzern zusätzlich durch ein konzernübergreifendes Projekt koordiniert. Zur Überwachung der Umsetzung der gesetzlichen Sorgfaltspflichten in der DB AG wurde durch den Vorstand eine Konzern-LkSG-Beauftragte ernannt. Ab 2024 berichtet die DB AG aus einer konzernübergreifenden Perspektive jährlich an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im vorangegangenen Geschäftsjahr. Vom LkSG erfasste Konzerngesellschaften reichen gesellschaftsspezifische Berichte über ihre LkSG-Aktivitäten beim BAFA ein.

2023 haben wir in Übereinstimmung mit den Vorgaben des LkSG ein LkSG-Risikomanagement zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten eingerichtet. Dieses integrieren wir sukzessive in alle relevanten Geschäftsprozesse. Unser LkSG-Risikomanagement dient dazu, men-

schenrechts- und umweltbezogene Risiken und Verletzungen zu erkennen, zu minimieren und zu beenden. Der Kern des LkSG-Risikomanagements ist eine systematische und zielgerichtete LkSG-Risikoanalyse, bei der wir die potenziellen und tatsächlichen Risiken unseres unternehmerischen Handelns für Mensch und Umwelt ermitteln und bewerten. Unsere jährliche LkSG-Risikoanalyse ist zweistufig aufgebaut, beginnend mit einer abstrakten Risikoanalyse, durch die ein sog. Bruttoisiko ermittelt wird. Bei erhöhten Bruttoisiken folgt in einem zweiten Schritt eine detailliertere Untersuchung von Tochtergesellschaften und Zulieferern in Form einer konkreten Risikoanalyse. Diese zielt darauf ab, die tatsächlichen Nettoisiken für Menschen- und Umweltrechtsverletzungen zu identifizieren. Bei konkreten Anhaltspunkten, wie besonderen Ereignissen, Hinweisen oder Berichten, die mögliche Risiken oder Verletzungen von menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflichten in den Geschäftsbereichen oder den Lieferketten des DB-Konzerns anzeigen, führen wir darüber hinaus anlassbezogene Risikoanalysen durch.

Über die auf Grundlage unserer 2023 durchgeführten LkSG-Risikoanalyse festgestellten prioritären menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken im DB-Konzern berichten wir in unserer [Grundsatzzerklärung](#) . In dieser bringen wir außerdem unsere Selbstverpflichtung und unser Engagement zur Achtung der Menschenrechte und der umweltbezogenen Pflichten zum Ausdruck, beschreiben unsere Verfahren zur Umsetzung der Sorgfaltspflichten nach dem LkSG und legen die Erwartungen an uns, unsere Zulieferer und Geschäftspartner fest, um die Erfüllung menschenrechtlicher und umweltbezogener Pflichten sicherzustellen.

Stellen wir relevante LkSG-Risiken fest, ergreifen wir risikobasiert geeignete Präventionsmaßnahmen. Wir setzen eine Vielzahl von Maßnahmen um, was sowohl die Weiterentwicklung bestehender als auch die Implementierung neuer Maßnahmen umfasst. 2023 haben wir u.a. unsere Konzerngrundsätze Ethik (DB-Verhaltenskodex) sowie den [DB-Verhaltenskodex für Geschäftspartner](#)  an die Anforderungen des LkSG angepasst. Zudem wurden Sensibilisierungsmaßnahmen im Einkauf durchgeführt, verschiedene Vertragsklauseln modifiziert und ein übergreifender Maßnahmenkatalog entwickelt. Dieser listet potenzielle Präventionsmaßnahmen auf, z. B. die Erstellung von Richtlinien, die Implementierung von Management- und Monitoringsystemen sowie die Durchführung von Audits und Schulungen. Der Katalog dient als Ausgangspunkt für die risikobasierte Entwicklung konkreter Maßnahmenpläne im Einzelfall, der sog. Corrective Action Plans. In diesen Plänen werden konkrete Schritte und Maßnahmen



festgelegt, um identifizierte Probleme zu beheben, bspw. durch die Überarbeitung bestehender Richtlinien oder die Verstärkung von Kontrollmechanismen. Darüber hinaus wurden Schulungen zu LkSG-relevanten Themen erarbeitet und mit deren Durchführung begonnen. Stellen wir die Verletzung einer menschenrechts- oder umweltbezogenen Pflicht fest, ergreifen wir unverzüglich angemessene Abhilfemaßnahmen. Auch hierfür entwickeln wir unseren Katalog von möglichen Präventions- und Abhilfemaßnahmen kontinuierlich weiter.

Seit dem 1. Januar 2023 ist unser bestehendes Hinweismanagement , das wir in Bezug auf die Belange der Mitarbeitenden mit dem Konzernbetriebsrat abgestimmt haben, gem. der Anforderungen des LkSG erweitert. Wir prüfen alle Meldungen, die im Zusammenhang mit dem LkSG eingehen, um festzustellen, ob der gemeldete Sachverhalt auf ein menschenrechtliches oder umweltbezogenes Risiko oder entsprechende Pflichtverletzungen hindeutet. Ist dies der Fall, wird die Meldung an die hierfür zuständige Stelle übergeben. Sofern sich ein Anfangsverdacht bestätigt, werden erforderliche Maßnahmen zur Minimierung oder Beendigung von Risiken bzw. Verstößen ergriffen. Alle Meldungen werden vertraulich und – auf Wunsch – anonym behandelt. Die Nutzung des Beschwerdeverfahrens ermöglicht es uns, bislang unentdeckte LkSG-Risiken oder -Pflichtverletzungen zu identifizieren. Damit trägt das Beschwerdeverfahren neben der LkSG-Risikoanalyse entscheidend dazu bei, dass wir unser LkSG-Risikomanagement kontinuierlich verbessern und weiterentwickeln können. Gleichermaßen analysieren wir die Ergebnisse unserer LkSG-Risikoanalyse in Bezug auf das Beschwerdeverfahren, um zusätzliche Erkenntnisse über potenzielle Anspruchsgruppen zu gewinnen und die Ausgestaltung unseres Beschwerdeverfahrens kontinuierlich zu optimieren. Die Wirksamkeit unseres Beschwerdeverfahrens prüfen wir einmal im Jahr sowie anlassbezogen. Bei der Bewertung orientieren wir uns an den Wirksamkeitskriterien aus Leitprinzip 31 der Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen.

Datenschutz

MANAGEMENTANSATZ UND ZIELE

Datenschutz ist ein Grundrecht. Denn Datenschutz und informationelle Selbstbestimmung sind Grundlage unserer freien und demokratischen Gesellschaft. Deshalb ist der Schutz der Persönlichkeitsrechte bei der Verarbeitung personenbezogener Daten unserer Kund:innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartner eine unserer zentralen Aufgaben im DB-Konzern.

Wir sind uns unserer besonderen Verantwortung für die uns anvertrauten Daten bewusst und haben zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um diese zu schützen. Dazu gehören bspw. verbindliche Datenschutzregelungen, unser Verarbeitungs-

verzeichnis, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie unser Eingabe- und Beschwerdemanagement. Dabei erfüllen wir die datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere die der EU-Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) sowie die der internen Datenschutzregelwerke, zur Umsetzung eines vorbildlichen, innovativen und nachhaltigen Datenschutzes.

Unser übergeordnetes Ziel ist, einen datenschutzkonformen Datenverkehr innerhalb und mit Stellen außerhalb des DB-Konzerns sicherzustellen. Dafür sorgen wir mit einem hohen Datenschutzniveau. Gleichzeitig setzen wir uns dafür ein, dass unsere Kund:innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartner die Kontrolle über die Verwendung ihrer Daten behalten. Dazu gehört auch Transparenz über unsere rechtskonforme und integre Datenverarbeitung, sowohl bei unseren Produkten als auch in der Aufklärung unserer Kund:innen, ihre digitale Souveränität wahrzunehmen.

Dies schaffen wir u. a. durch die Verankerung des Datenschutzes im breiten Bewusstsein des DB-Konzerns, insbesondere durch Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeitenden, vielfältige digitale und analoge Awareness-Maßnahmen und eine hohe fachliche Qualität in unserer Datenschutzberatung. Auch der Ausbau von internen und externen Netzwerken zur Verbesserung der Außenwahrnehmung des DB-Konzerns im Themenbereich Datenschutz bildet einen Schwerpunkt.

Darüber hinaus setzen wir auf Innovation, die Weiterentwicklung von bestehenden Instrumenten und Methoden und die Standardisierung von Prozessen für ein professionelles Datenschutzmanagement. Für die handlungssichere Anwendung und Umsetzung des Datenschutzes im DB-Konzern betreiben wir ein Datenschutzmanagementsystem, um die Informations- und Auskunftsansprüche sowie Nachweispflichten jederzeit transparent und rechtssicher erfüllen zu können. Zudem sorgen regelmäßige Datenschutzaudits für eine hohe datenschutzrechtliche Qualität.

Unsere Datenschutzziele verfolgen wir entlang der folgenden vier Leitlinien:

- Wir kommen dem Schutz der Persönlichkeitsrechte unserer Kund:innen, unserer Mitarbeitenden und unserer Geschäftspartner jederzeit nach.
- Wir ermöglichen datenschutzseitig innovative und zugleich rechtssichere Lösungen, die den DB-Konzern voranbringen. Gemeinsam sorgen wir dafür, dass von der Entwicklung bis zur Realisierung digitaler Geschäftsmodelle, Produkte und Dienstleistungen die juristischen und technischen Anforderungen aus Sicht des Schutzes natürlicher Personen erfolgreich umgesetzt werden.
- Unsere Datenschutzberatung ermöglicht eine rechtskonforme und integre Datenverarbeitung im DB-Konzern sowie mit unseren externen Schnittstellen.

- Wir tragen als Teil des unternehmerischen Risikomanagements dazu bei, den Geschäftserfolg des DB-Konzerns zu gewährleisten und Schaden vom DB-Konzern abzuwenden. Durch unsere Beratung zu einem datenschutzkonformen Umgang mit personenbezogenen Daten stellen wir kontinuierlich sicher, dass durch die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen die angestrebten Konzernziele nicht gefährdet werden.

Unsere Ziele setzen wir durch eine schlagkräftige Datenschutzorganisation um, mit klarer Struktur von Verantwortlichkeiten und einheitlichen Standards für unsere Produkte und Dienstleistungen. Die Datenschutzorganisation gliedert sich im DB-Konzern in eine zentrale und dezentrale Organisation:

- Zentral gibt es das Team Konzerndatenschutz, das die Konzerngesellschaften bei der Einhaltung des Datenschutzes unterstützt und berät, insbesondere in konzernrelevanten Fragestellungen im Themenfeld des Datenschutzes. Innerhalb der zentralen Datenschutzorganisation gibt es vier Abteilungen, davon zwei für den Beschäftigten- und Kundendatenschutz mit unterschiedlichen Verantwortungsbereichen (Administration bzw. Training sowie Kommunikation und die Leitung des Konzerndatenausschusses). Eine weitere Abteilung kümmert sich um Auditierung, den technischen Datenschutz sowie die datenschutzinternen Systeme. Die vierte verantwortet die globale sowie die nationale Richtlinie zum Datenschutz und führt die gesamte dezentrale Datenschutzorganisation. Diese besteht national aus Fachkräften für Datenschutz, den Vertrauenspersonen für Datenschutz sowie international aus Privacy Managern.
- Die dezentralen Datenschutzexpert:innen in den Konzerngesellschaften weltweit stehen den Mitarbeitenden und Verantwortlichen bei Fragen und Anliegen zum Datenschutz zur Verfügung und sorgen für eine gesetzeskonforme Um- und Durchsetzung der Regeln.

Ein integriertes Schnittstellenmanagement und verschiedene Austauschformate sorgen für einen Informationsaustausch sowie eine zielgerichtete fachliche Steuerung der dezentralen Datenschutzorganisation, insbesondere vor dem Hintergrund der diversen Leistungen und Produkte im DB-Konzern und der damit einhergehenden breit gefächerten Beratungsanforderungen.

2010 wurde ferner ein [Datenschutz-Beirat](#)  201 gegründet, bestehend aus Vertreter:innen aus Gesellschaft, Politik und Wissenschaft. Er berät den Vorstand bei datenschutzrechtlichen Angelegenheiten, sichert die Berücksichtigung der berechtigten datenschutzrelevanten Interessen der vertretenen Gruppen und leistet zugleich einen wichtigen Beitrag zum Stakeholderdialog des DB-Konzerns beim Thema Datenschutz.

DATENSCHUTZSTRATEGIE

Ausgehend von der [Strategie Starke Schiene](#)  52ff. wurde 2023 eine 5-Jahres-Datenschutzstrategie erstellt, mit der Schwerpunktsetzung auf der Ausgestaltung der DSGVO sowie Digitalisierung. Insbesondere die Rechtsentwicklung durch Datenschutzaufsichtsbehörden und Gerichte in Deutschland und Europa sowie die zunehmende Digitalisierung etwa im Bereich der künstlichen Intelligenz (KI) führen zu einem verstärkten internen Beratungsbedarf durch die Datenschutzorganisation. Ziel ist, die Rechtsunsicherheiten, etwa beim Einsatz neuer Technologien, zu minimieren. Die Schwerpunkte sind aufbau- wie ablauforganisatorisch in unserem Datenschutzmanagement verankert, u. a. durch einfache Prozesse und klare Verantwortlichkeiten.

DATENSCHUTZMANAGEMENTSYSTEM

Um unsere Datenschutzziele zu erreichen, setzen wir auf ein professionelles Datenschutzmanagement. Anhand klarer Verantwortlichkeiten, Regelungen, Instrumente, Awareness-Maßnahmen, intensiver Schulung, Standardisierungen sowie Datenschutz-Audits sorgt unser Datenschutzmanagementsystem (DSMS) für eine handlungssichere Anwendung und Umsetzung des Datenschutzes im DB-Konzern. Auf diese Weise wirkt es gleichsam risikominimierend sowie als Mechanismus zur einfachen Integration des Datenschutzes in bestehende Geschäftsprozesse.

DATENSCHUTZSCHWERPUNKTE

2023 wurde das DSMS anhand verschiedener Maßnahmen in der Datenschutzberatung, Prozessen, Auditierung sowie Trainings umgesetzt.

Ein Kernelement unseres DSMS ist die Beratung der Mitarbeitenden und verantwortlichen Stellen durch unsere Datenschutzorganisation, um eine datenschutzkonforme Verarbeitung personenbezogener Daten sicherzustellen. Im Zuge nationaler und internationaler Regulierungen zum Datenschutz wurden verschiedene Maßnahmen beraten, begleitet und mit den Verantwortlichen umgesetzt. So sorgten in der Bearbeitung von Betroffenenrechten die vermehrten Urteile des EuGH und des BGH im Bereich des Auskunftsrechts und Rechts auf Kopie für mehr Rechtssicherheit. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben wurden in den entsprechenden Geschäftsfeldern Anpassungen vorgenommen, bspw. im Umfang der Beauskunftung. Der Konzerndatenschutz vertritt die Unternehmensinteressen in Bezug auf den Datenschutz in mehreren Verbänden. Ein weiterer Beratungsschwerpunkt war die Begleitung der Umsetzung der [DB InfraGO AG](#)  144. Im Zuge dieser gesellschaftsrechtlichen Veränderung wurden 2023 die inhaltlichen datenschutzrechtlichen Aspekte, insbesondere die Auswirkung auf Informationen zum Datenschutz, betrachtet und die notwendigen Anpassungen in die Wege geleitet.



In der internationalen Beratung stand der neue Angemessenheitsbeschluss für die USA im Fokus. Die Europäische Kommission hat im Juli 2023 den Angemessenheitsbeschluss für das EU-U.S. Data Privacy Framework (Nachfolger des Privacy Shields) angenommen, der das Schutzniveau für die Datenübermittlungen an zertifizierte Organisationen in den USA regelt. Aufgrund dessen wurde die Anwendung des EU-U.S. Data Privacy Framework im DB-Konzern einer kritischen Prüfung unterzogen mit dem Ergebnis, dass die bestehenden Prozesse weitestgehend beibehalten und nur Anpassungen im Umfang der Prüfung vorgenommen werden.

In der technischen Datenschutzberatung lagen 2023 die Schwerpunkte v.a. auf den Themen KI, Big Data und Data-driven Marketing. Darüber hinaus ist das Thema Microsoft Office 365 durch Weiterentwicklung und Einführung neuer Funktionen insbesondere im Innenverhältnis mit laufender technischer Beratung verbunden. Die Begleitung der Ausschreibungen für Telekommunikationsdienstleister, datenschutzrechtliche Betreuung der diversen IT-Security-Anforderungen an mobile Endgeräte sowie die Cloudvergabe stellten den technischen Datenschutz vor herausfordernde Beratungsaufgaben.

Die Prüfungsschwerpunkte in der Auditierung lagen auf zentralen Verfahren im Kundendatenschutz und Mitarbeitendendatenschutz. Ein besonderer Fokus lag 2023 darüber hinaus auf der Auditierung der SharePoint-Umsetzung. Zudem wurden zahlreiche Apps geprüft, die für Kund:innen und Mitarbeitende entwickelt wurden (bspw. S-Bahn-Berlin-App, Bonvoy-App, Mosaik und neuer DB Navigator). Bei den App-Prüfungen standen die Nutzung von Cookies, der Umfang und die Verarbeitung personenbezogener Daten sowie die technische Absicherung der Datenübertragungen und -speicherung im Fokus. Der App-Bereitstellungs- und Qualitätssicherungsprozess im DB-Konzern wurde aus datenschutzrechtlicher und -technischer Sicht beraten und wurde 2023 umgesetzt. Ein wesentliches Augenmerk im Austausch mit den auditierten Stellen lag dabei immer auch auf der Verbesserung von Prozessen und der datenschutzrechtlichen Selbstbefähigung der verantwortlichen Stellen.

Darüber hinaus konnte die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Prüfeinheiten der IT-Revision und des Bereiches Informationssicherheit im DB-Konzern weiter intensiviert werden. Hierbei standen der Austausch zu relevanten Findings zu den Prüfungen zwischen den Bereichen und die Sicherstellung der Beratung im Fokus.

Neben der Beratung ist die datenschutzkonforme Prozessoptimierung ein weiterer Bestandteil unseres DSMS. Bspw. wurden die Fachbereiche bei der datenschutzkonformen Um-

setzung des Hinweismanagements begleitet, die sich seit dem Inkrafttreten des Hinweisgeberschutzgesetzes (HinwSchG) als Umsetzung der Hinweisgeberrichtlinie 2019/1937 ergaben. Hierzu zählen u. a. die Ausgestaltung datenschutzkonformer Prozesse im Rahmen des Hinweismanagements, sichere Kommunikation, Schutz der Hinweisgeber:innen sowie die rechtssichere Umsetzung der Betroffenenrechte.

Der gestiegene Beratungsbedarf, insbesondere bei Themen der Digitalisierung und generativen KI, setzt voraus, dass die Datenschutzorganisation über aktuelle fachliche Entwicklungen informiert ist. Zu ihrer regelmäßigen Qualifizierung werden interne Veranstaltungen angeboten, in denen u. a. die Berater:innen in ihrer Multiplikator:innenrolle ihr Wissen weitergeben.

2023 stand erneut die Datenschutz-Awareness aller Mitarbeitenden im Fokus. Durch die mobilen Arbeitsformen besteht weiterhin ein hoher Bedarf an Online-Sensibilisierungsformaten. Das neue E-Learning zum Thema »Datenschutz beim mobilen Arbeiten« wurde 2023 veröffentlicht und es wurden bislang 3.464 E-Learning-Einheiten absolviert. In enger Zusammenarbeit mit den Bereichen Konzernsicherheit, Informationssicherheit und Compliance wurden konzernweite Online-Kampagnen zur Mitarbeitendensensibilisierung umgesetzt.

DATENSCHUTZ-BEIRAT

Der Datenschutz-Beirat des DB-Konzerns ist ein etabliertes Beratungsgremium des Vorstands zu den aktuellen zentralen und strategischen Fragen des Datenschutzes. Die Beratungen dienen dem Schutz der Persönlichkeitsrechte von Kund:innen, Mitarbeitenden und Geschäftspartnern. Die Einbindung der im Beirat vertretenen Stakeholdergruppen sichert die Berücksichtigung der berechtigten datenschutzrelevanten Interessen auf breiter Basis. Die Arbeit des Gremiums leistet damit einen wichtigen Beitrag zu einem möglichst innovativen und vorbildlichen Datenschutz im DB-Konzern.

Im Fokus der Beratungen 2023 stand die fortschreitende Digitalisierung, insbesondere im beruflichen Kontext. Dabei wurden die unterschiedlichen Aspekte der Digitalisierung unter Einbeziehung der zuständigen Fachabteilungen sowie den Vertreter:innen der Datenschutzorganisation diskutiert. Insbesondere das Zusammenwirken von Datenschutz, Datensicherheit und Mitbestimmung wurde anhand zentraler Projekte umfassend beraten. Intensiv und interdisziplinär wurde über die Chancen und Risiken des Einsatzes von KI, insbesondere Anwendungen der generativen KI, diskutiert. Zu den weiteren Beratungsschwerpunkten gehörten die Themen Kommunikation und Training, Betroffenenrechte, Videotechnik in der Infrastruktur sowie der internationale Datenschutz im DB-Konzern.



Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung mit Beschluss vom 16. September 2020 und erneut mit Beschluss vom 13. Dezember 2023 novelliert. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbarer zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB-Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Für Konzerne unter einheitlicher Leitung sollen die Organe der Muttergesellschaft die Entsprechenserklärung für die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, zusammen abgeben. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entspricht nachfolgend dieser Empfehlung. Die gemeinsame Entsprechenserklärung ist essenzieller Teil des Corporate Governance Berichts, der daher ebenfalls gesamthaft auf Ebene der Konzernmutter erstattet wird.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

I.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären, dass seit Abgabe der letzten Erklärung am 29. März 2023 den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten und am 13. Dezember 2023 aktualisierten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex mit den nachstehenden Ausnahmen entsprochen wurde.

1. ZIFF. 3.2 S. 1-4

Für 30 der vom PCGK erfassten GmbHs innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns fanden Gesellschafterversammlungen nicht wie vom PCGK empfohlen einmal jährlich in Präsenz statt, sondern wurden in Übereinstimmung mit §48 GmbHG im Wege der schriftlichen Beschlussfassung durchgeführt.

Diese Gesellschaften befinden sich in unmittelbarem bzw. mittelbarem alleinigem Anteilsbesitz der DB AG und sind über einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag in den Konzern eingebunden. Im Konzernverbund wären in den genannten Gesellschaften Präsenz-Bilanzsitzungen mit nur einer als Gesellschaftervertreter:in anwesenden Person ohne inhaltlichen Mehrwert, würden aber einen unverhältnismäßigen administrativen und kostenmäßigen, z. B. durch Anwesenheit des Wirtschaftsprüfers, veranlassten Mehraufwand verursachen.

2. ZIFF. 4.1.3 ABS. 2 S. 1 UND ZIFF. 4.1.3 ABS. 4

Eine vom PCGK für die erfassten Gesellschaften empfohlene kontinuierliche quartalsweise Berichterstattung in analoger Anwendung des §90 AktG wird für sechs GmbHs nicht umgesetzt. In diesen Gesellschaften hat sich der bisherige Turnus einer halbjährlichen Berichterstattung bewährt. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

3. ZIFF. 4.1.3 ABS. 5 S. 4 UND S. 5

In den jeweiligen Geschäftsordnungen der vom Anwendungsbereich des PCGK erfassten Gesellschaften ist grundsätzlich geregelt, dass für die Einberufung des Aufsichtsrats unter Mitteilung der Tagesordnungspunkte eine 14-tägige Frist zu wahren ist. Ergänzungen sollten spätestens eine Woche (Nachversand) vor Sitzung mitgeteilt werden. In begründeten Ausnahmefällen können kurzfristige Ergänzungen der Tagesordnung oder die Nachreichung von Unterlagen erforderlich sein, damit der Aufsichtsrat auch in Eilfällen kurzfristig informiert werden oder auch entsprechende Entscheidungen treffen kann. Im Berichtszeitraum wurden bei einigen vom PCGK erfassten Gesellschaften in Einzelfällen Unterlagen mit kürzerer als 14-tägiger Frist vorgelegt. Die Gesellschaften streben an, die 14-tägige Frist grundsätzlich einzuhalten.

4. ZIFF. 4.3.2 S. 2

Dem vom PCGK empfohlenen Selbstbehalt für Mitglieder von GmbH-Geschäftsführungen in der D&O-Versicherung in den vom PCGK erfassten Gesellschaften entspricht der DB-Konzern nicht. Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen. Ein Selbstbehalt für GmbH-Geschäftsführer ist gesetzlich nicht vorgegeben. Für eine etwaige Absicherung eines solchen Selbstbehalts durch die Geschäftsführer gibt es daher anders als bei Vorständen von Aktiengesellschaften, bei denen der Selbstbehalt gesetzlich vorgegeben ist, kaum entsprechende Versicherungsangebote am Markt. Die DB AG beobachtet den Versicherungsmarkt kontinuierlich. Bei Vorhandensein entsprechender Angebote am Markt wird die DB AG anstreben, diese Empfehlung des PCGK umzusetzen.

5. ZIFF. 4.3.2 S. 3

Ein Selbstbehalt für die Mitglieder der Überwachungsorgane in der D&O-Versicherung besteht nicht.

Die DB AG hat eine konzernweite D&O-Versicherung für sämtliche Organmitglieder in vollkonsolidierten Gesellschaften abgeschlossen, von der auch die Mitglieder der Überwachungsorgane erfasst sind.

Ein Selbstbehalt erschwert den Wettbewerb um entsprechend qualifizierte Kandidaten für Mitglieder der Überwachungsorgane, zumal ohnehin vergleichsweise geringe Vergütungen gezahlt werden.

Vom Bund entsandte/auf Veranlassung des Bundes gewählte Vertreter:innen in Überwachungsorganen des DB-Konzerns führen ihre Vergütung angabegemäß zu einem wesentlichen Teil an die Bundeskasse ab, sofern sie nicht gänzlich auf die Vergütung verzichten. Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmendenvertretung führen ihre Vergütung angabegemäß ebenfalls in wesentlichen Teilen ab, hier an die Hans-Böckler-Stiftung. DB-Führungskräfte, die Aufsichtsratsmandate im Konzern wahrnehmen, erhalten keine gesonderte Vergütung für konzerninterne AR-Mandate. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, Mitglieder der Überwachungsorgane an Risiken aus Organhaftungssachverhalten mitzubeteiligen.

6. ZIFF. 5.1.2 S. 4

Der DB-Konzern hat der Empfehlung des PCGK, die für Compliance zuständige Stelle unmittelbar der Geschäftsführung zu unterstellen, bis auf zwei Ausnahmen entsprochen. In einer Gesellschaft ist der Compliance-Beauftragte mittelbar der Geschäftsführung unterstellt, die Wahrnehmung der Compliance-Funktion hat nur einen geringen Anteil an der Gesamttätigkeit. Ein direktes Berichtsrecht an die Geschäftsführung und die Weisungsfreiheit ist dennoch gegeben, sodass in diesem Fall die mittelbare Unterstellung als vertretbar angesehen wird. In einem weiteren Fall ist die Verantwortung für Compliance dem Vorsitzenden der Geschäftsleitung zugewiesen. Der diesem zugeordnete Compliance-Officer verantwortet Compliance-Fragen übergreifend für eine Reihe von Gesellschaften dieses Geschäftsfelds. Im Ergebnis der Abwägung und Prüfung wurde die dargelegte übergreifende Vorgehensweise als effizienter und damit vorzugswürdig gegenüber der Etablierung von Compliance-Officern in den jeweiligen Einzelgesellschaften, die dann den dortigen Geschäftsleitungen unmittelbar unterstellt sind, erachtet.

7. ZIFF. 5.2.2 S. 1 UND 3

Im Zuge der Umsetzung der PCGK-Empfehlungen wurden ein Standardverfahren/Musterdokumente für ein transparentes Auswahlverfahren im Berichtszeitraum zur Anwendung gebracht. In Gesellschaften mit Minderheitsbeteiligungen bestehen zum Teil für einzelne Geschäftsleitungsmandate Entsenderechte des Minderheitsgesellschafters. In diesen Fällen besteht für die Anwendung eines strukturierten Auswahlverfahrens durch die DB AG kein Raum.

8. ZIFF. 5.2.5

Der Empfehlung, Mitglieder der Geschäftsführung nicht über die in der Geschäftsordnung vorgesehene Altersgrenze hinaus zu bestellen, wurde in einem Fall nicht entsprochen. Grund hierfür war die Notwendigkeit, eine stabile Personalsituation in einer Phase der Umstrukturierung zu gewährleisten.

9. ZIFF. 5.3.2 ABS. 1 UND 2

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.2 S. 1 und 2 des PCGK, nach denen die Vergütung der Geschäftsleitungen durch das zuständige Unternehmensorgan zu beschließen ist, wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern

die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

10. ZIFF. 5.3.2 ABS. 5

Der Empfehlung zur Etablierung von Malus-Clawback-Klauseln in den Anstellungsverträgen der Mitglieder der Geschäftsleitung beabsichtigt die DB AG zu entsprechen. Diese Empfehlung wird im Kontext von Neu- und Wiederbestellungen in die vertraglichen Regelungen integriert. Eine flächendeckende Entsprechung dieser Empfehlung in den vom PCGK erfassten Unternehmen wird demnach erst über einen mehrjährigen Zeitraum erreicht werden.

11. ZIFF. 5.3.3 UND 5.3.4

Den Empfehlungen nach Ziff. 5.3.3 und 5.3.4 des PCGK in Bezug auf die Festlegung variabler Vergütungskomponenten durch das zuständige Unternehmensorgan wird zum größten Teil entsprochen. In Einzelfällen bestehen historisch bedingt noch laufende Konzernanstellungsverträge. In diesen Fällen, in denen nicht das Unternehmensorgan, sondern die DB-Konzernleitung Vertragspartner ist, wird während der Laufzeit dieser Konzernanstellungsverträge von den Empfehlungen dieser Ziffer abgewichen, da die Ziele in diesen Fällen mit der Konzernleitung vereinbart werden. Neuabschlüsse von Konzernanstellungsverträgen sind zukünftig nicht vorgesehen.

Die variable Vergütung/Erfolgsbeteiligung im DB-Konzern wurde im Geschäftsjahr 2023 methodisch neu gefasst. Die etablierte Methodik erfüllt unverändert die Anforderungen des PCGK.

12. ZIFF. 6.1.1 ABS. 1

Der Empfehlung des PCGK, ein Überwachungsorgan im Gesellschaftsvertrag auch dort zu verankern, wo dies nicht ohnehin gesetzlich vorgesehen ist, entspricht der DB-Konzern im Falle der DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH nicht. Im Jahr 2013 bestand zwischen Vorstand und Aufsichtsrat Einvernehmen, die Projektgesellschaft DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH zur Umsetzung der Großprojekte Stuttgart 21/Wendlingen—Ulm zu etablieren und zur Begleitung der Gesellschaft einen Beirat aus Fachexpert:innen einzurichten. Dem Beirat der DB-Projekt Stuttgart—Ulm kommen keine Aufgaben, Rechte und Pflichten i. S. d. Aktienrechts zu. Der Beiratsvorsitzende bringt die Positionen des Gremiums jedoch regelmäßig in die Beratungen des Aufsichtsrats der DB AG zum Projekt Stuttgart 21 ein. Zudem erfolgt eine regelmäßige, unabhängige Beglei-

tung und quartalsweise Berichterstattung durch den Abschlussprüfer PwC und das Ingenieurbüro Emch+Berger zum Projektstatus im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss der DB AG. Die Einrichtung eines gesonderten Aufsichtsrats für die DB Projekt Stuttgart—Ulm GmbH ist daher auch weiterhin nicht beabsichtigt.

13. ZIFF. 6.5 ABS. 1

Der Empfehlung, in allen vom PCGK erfassten Gesellschaften regelmäßig eine Sitzung des Kontrollorgans im Kalendervierteljahr abzuhalten, entspricht die DB AG nicht bei allen Gesellschaften. Ein geringerer Sitzungsturnus hat sich insbesondere bei kleineren Gesellschaften nach Einschätzung der DB AG bewährt und stellt – vor dem Hintergrund der Größe der Gesellschaften und der im Vergleich zu großen Gesellschaften geringeren Themenvielfalt bzw. Anzahl an berichtenswerten Vorfällen – ebenfalls eine ordnungsgemäße Überwachung der Geschäftsführung dar. Die ordnungsgemäße, zeitnahe und umfassende Information des Überwachungsorgans ist auch unter Beibehaltung des aktuellen Berichtsturnus von mindestens einer Sitzung pro Kalenderhalbjahr weiterhin effektiv sichergestellt. Bei zusätzlich auftretenden Ereignissen kann durch schriftliche Berichterstattung des Vorstands oder mittels außerordentlicher Sitzungen des Aufsichtsrats den Berichtserfordernissen an den Aufsichtsrat weiterhin Rechnung getragen werden.

14. ZIFF. 7.2.1 UND 7.2.2

Der Empfehlung, die Vergütung der Organe der vom PCGK erfassten Tochtergesellschaften individualisiert im Corporate Governance Bericht offenzulegen, folgt die DB AG nicht. Eine Veröffentlichung der Vergütungen der jeweiligen Mitglieder der Geschäftsleitungen wäre, insbesondere ohne deren Einwilligung in Bezug auf den Datenschutz, bedenklich. Entsprechende Einwilligungen sind für die Mitglieder der Geschäftsleitungen mit Ausnahme des DB-Konzernvorstands und des Vorstandsvorsitzenden der DB InfraGO AG vertraglich nicht vereinbart. Die DB AG beabsichtigt, die Vergütungsstrukturen der Aktiengesellschaften des Konzerns zu systematisieren und sodann offenzulegen.

15. ZIFF. 8.2.2

Der Empfehlung, nach der weder das erste Mandat eines bestimmten Abschlussprüfers oder einer bestimmten Prüfungsgesellschaft noch dieses Mandat in Kombination mit erneuerten Mandaten die Höchstlaufzeit von zehn Jahren überschreiten soll, wurde im Berichtszeitraum nicht entsprochen. Das Mandat mit dem Abschlussprüfer bestand 2023 bereits über den empfohlenen zehnjährigen Zeitraum hinaus. Ein Prüferwechsel erfolgt mit Wirkung zum Geschäftsjahr 2024.



16. ZIFF. 8.2.4

Die für die Abschlussprüfung verantwortlichen Prüfungspartner waren unter Berücksichtigung des Berichtszeitraums bereits über den in der Fassung des PCGK vom 13. Dezember 2023 erstmals empfohlenen Fünfjahreszeitraum hinaus für die Prüfung verantwortlich. Die Fassung des PCGK vom 13. Dezember 2023 empfiehlt ebenfalls erstmalig, dass mit dem Prüfer keine Leistungen vereinbart werden sollen, die auch nach Artikel 5 Abs. 1 Unterabs. 2 Buchstabe a der Verordnung Nr. 537/2014/EU für Unternehmen von öffentlichem Interesse nicht erbracht werden dürften. Der Abschlussprüfer für den Berichtszeitraum hat im Einklang mit den gesetzlichen Bestimmungen und den – bis zur unterjährig erfolgten Neufassung – Empfehlungen des PCGK in geringem Umfang Steuerberatungsleistungen für Unternehmen des DB-Konzerns erbracht. Ein Prüferwechsel und damit sowohl ein Wechsel des Prüfungsunternehmens als auch der verantwortlichen Prüfungspartner erfolgt mit Wirkung zum Geschäftsjahr 2024.

II.

Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG erklären weiter, dass die Konzernmutter und die unter ihrer einheitlichen Leitung stehenden Gesellschaften, die den Kodex anwenden sollen, den von der Bundesregierung am 16. September 2020 verabschiedeten und am 13. Dezember 2023 aktualisierten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex (PCGK 2023) mit den vorgenannten Ausnahmen grundsätzlich entsprechen werden.



ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand nimmt, soweit dies vom Aufsichtsrat als erforderlich angesehen wird, an den Sitzungen des Aufsichtsrats teil und informiert den Aufsichtsrat

regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG  284ff. einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

Vorstand

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener gemeinschaftlicher Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Demgemäß legen die Vorstandsmitglieder auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offen und informieren ihre Vorstandskolleg:innen darüber. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens.

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Mitglieder Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden teils entsandt und teils durch die Hauptversammlung gewählt. Der Auswahlprozess für die Mitglieder des Aufsichtsrats erfolgt gem. den gesetzlichen Regelungen durch den Eigentümer. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Ausführliche Angaben hinsichtlich eines Auswahlverfahrens oder etwaiger zugrunde gelegter Kriterien (u. a. Diversitätsmerkmale) sind der Gesellschaft daher nicht möglich. Eine Übersicht der amtierenden Aufsichtsratsmitglieder  284ff. nebst deren Funktionen bzw. Berufsbezeichnungen ist im Konzern-Abschluss abgebildet.

Veränderungen im Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtszeitraum nicht ergeben.

Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang angegeben.

Für alle Organmitglieder besteht, basierend auf den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex und damit korrespondierenden Regelungen in den Gesellschaftsdokumenten, eine Anzeigepflicht bei Interessenkonflikten. In der jährlich abzugebenden Entsprechenserklärung werden aufgetretene Interessenkollisionen jeweils berichtet. Somit müssen auch die Aufsichtsratsmitglieder etwaige Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat hierüber informieren. Im Berichtszeitraum ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat der DB AG wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im Unternehmen ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der Gesellschaft und die Prüfung des Lageberichts der Gesellschaft, der mit dem Konzern-Lagebericht zusammengefasst ist, sowie des Konzern-Abschlusses und des Konzern-Lageberichts der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der Abschlussprüfung.

Der Aufsichtsratsvorsitzende steht mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB AG bestanden im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat der DB AG von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach dem Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die [Mitglieder der Ausschüsse](#) 286 finden Sie im Konzern-Anhang. Über die [Arbeit der Ausschüsse](#) 27f. im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine [Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse](#) finden Sie auf unserer Internetseite.

Frauenanteil in Vorstand und Aufsichtsrat

Dem Aufsichtsrat der DB AG gehörten zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2023 und auch gegenwärtig sieben Frauen (35,0%) an. Für den Frauenanteil im Aufsichtsrat der DB AG wurde eine bis zum Stichtag 30. Juni 2027 zu erreichende Zielgröße von 50 % festgelegt.

Dem Vorstand der DB AG gehören zum Berichtsstichtag 31. Dezember 2023 und auch derzeit drei Frauen (37,5%) an. Für den Frauenanteil im Vorstand der DB AG wurde bis zum Stichtag 30. Juni 2027 eine Zielgröße von ebenfalls 50 % festgelegt.

In der DB AG soll bis zum 31. Dezember 2024 auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 31,7% und auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 40,2% erreicht werden. Zum 31. Dezember 2023 wurde auf der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands ein Frauenanteil von 30,3% realisiert. Auf der zweiten Unterstellungsebene konnten 36,3% erreicht werden.

Der DB-Konzern bekennt sich zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und hat auf Basis des Gesetzes für alle betroffenen Tochtergesellschaften über alle Ebenen (Aufsichtsräte, Vorstände/ Geschäftsführungen, 1. und 2. Führungsebene) eine gesamt-hafte Zielgröße von 30 % Frauen in Führung bis zum 31. Dezember 2024 beschlossen.

Zu den Diversity- und Nachhaltigkeitsaktivitäten des DB-Konzerns wird ergänzend auf die umfassenden Erläuterungen im nichtfinanziellen Teil des Integrierten Berichts verwiesen.



TRANSPARENZ

Auf unserer [Internetseite](#)  stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

großer Bedeutung bleibt weiterhin die Sensibilisierung unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte, denn nur risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden oder zumindest reduzieren.

Die Compliance-Arbeit des DB-Konzerns umfasst u. a. das frühzeitige Erkennen von Compliance-Risiken sowie die entsprechende Einleitung von Gegenmaßnahmen. Dazu zählen auch die Durchführung von Compliance-Programmen, die kontinuierliche Kommunikation sowie Prozessverbesserungen.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung der DB AG hat am 29. März 2023 die Pricewaterhouse-Coopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023 bestellt. Die Hauptversammlung der DB AG hat zudem aufgrund des anstehenden Prüferwechsels am 29. März 2023 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, bereits zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat die Vorschläge des Aufsichtsrats zur Wahl der Abschlussprüfer für beide Geschäftsjahre vorbereitet und nach deren Wahl durch die Hauptversammlung zunächst für das Geschäftsjahr 2023 die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer für den Berichtszeitraum wurde wiederum vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

EFFIZIENZPRÜFUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Im Berichtsjahr wurde eine Effizienzprüfung durchgeführt.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

TCFD RISIKOMANAGEMENT

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von großer Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die Konzerngesellschaften sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer geschäftlichen Aktivitäten mit den hierfür maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Der Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit liegt auf der Prävention von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität sowie deren konsequenter Bekämpfung. Verbindliche Richtlinien hierzu dienen dem Schutz des DB-Konzerns, der Mitarbeitenden und der Führungskräfte. Von

GRI Das Vergütungssystem des Vorstands

TCFD

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, legt der Personalausschuss des Aufsichtsrats, in dem die involvierten Stake- und Shareholder durch die dort vertretenen Anteilseigner- und Arbeitnehmendenvertreter:innen paritätisch vertreten sind, dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung vor. Im Berichtsjahr erfolgte eine Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung der Vorstandsmitglieder. Die Ergebnisse der Überprüfung wurden im Rahmen einer Neufassung der Methodik der Vorstandsvergütung, die ab dem Jahr 2024 Wirkung entfaltet, berücksichtigt.

GRI VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme (Short-term Incentive; STI) und einem langfristigen Programm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat eine methodische Modifikation der STI-Methodik verabschiedet, die erstmalig für das Geschäftsjahr 2022 zur Anwendung kam. Diese wurde im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn und, soweit möglich, ebenfalls ab dem Jahr 2022 in weiteren Konzerntöchtern und für unterschiedliche Führungsebenen etabliert. Die methodische Neufassung des STI berücksichtigt insbesondere Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex des Bundes. Der wesentliche Fokus der etablierten STI-Methodik liegt auf der betrieblichen Performance (Pünktlichkeit) und der Kundenzufriedenheit, berücksichtigt dabei aber auch die

Ertragslage und jeweils ressortspezifische Fragestellungen. Die Jahrestantieme errechnet sich aus der Summe von fünf jeweils gleich gewichteten Einzelzielen. Drei dieser Ziele betreffen die ESG-Sphären (Environmental, Social, Governance) »Kunde«, »Qualität« und »Mitarbeitende«, ein weiteres Ziel stellt auf das wirtschaftliche Ergebnis des DB-Konzerns ab. Die genannten vier Ziele sind allen Vorständen gemeinsam. Ferner wurde für jedes Vorstandsmitglied ein ressortspezifisches Ziel vereinbart. Nach Ermittlung des rechnerischen Ergebnisses des STI besteht die Möglichkeit, das rechnerische Ergebnis mittels eines Ermessensfaktors zu modifizieren und so unterjährig aufgetretene, außergewöhnliche und zu Beginn des Bemessungszeitraums nicht vorhersehbare Ereignisse über einen Modifikator in die Zielerreichung eingehen zu lassen. Die STI-Auszahlung kann (letztmalig für 2023) insgesamt nicht mehr als 200 % des STI-Zielwerts betragen. Entsprechend der Empfehlungen des PCGK wurden zudem mit den Organmitgliedern Malus- und Clawback-Regelungen vereinbart. Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest. Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied die Zielerreichungsgrade ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn jedes Ziel zu 100 % erfüllt wird. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Im Fokus des Long-term Incentives (LTI) für den Vorstand stehen sowohl langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen. Der Auszahlungsgrad des LTI-Plans ist nach oben begrenzt und kann – letztmalig für die Tranche 2023 – zwischen 0 % und 200 % liegen. Der Anspruch aus der LTI-Zusage ist vererblich.

Im Berichtszeitraum hat der Aufsichtsrat die Vergütungsstruktur des Vorstands methodisch fortentwickelt. Dabei wurde die Gewichtung der Vergütungskomponenten marktgängig verändert, indem sowohl der Anteil der Fixvergütung, aber insbesondere auch der LTI im Sinne einer langfristigen und nachhaltigen Erfolgssteuerung gestärkt und folgerichtig die kurzfristige variablen Vergütung in ihrer Gewichtung abgesenkt wird. Ebenso wurden die Caps für den STI ebenso



wie für den LTI und damit die maximal erreichbare Vergütung insgesamt abgesenkt. Gleichzeitig wurden die Ziel-Kennzahlen sowohl für den STI als auch für den LTI weiterentwickelt. So wurden im STI weitere ESG-Ziele zu den bereits bestehenden Zielen mit z. B. Kunden- und Qualitätsbezug aufgenommen. Ein neu etablierter Dämpfungsfaktor senkt bei Zielverfehlungen, über die ohnehin resultierende Reduktion hinaus, das STI-Ergebnis zusätzlich ab. Die skizzierten Veränderungen entfalten ihre Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2024.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, wenn kein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und ggf. den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DBAG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Konzernweite Vergütungssystematik für Führungskräfte

Die im Dezember 2021 vom Aufsichtsrat der DB AG für den Vorstand verabschiedete modifizierte STI-Methodik wurde im Sinne einer transparenten und einheitlichen Regelung zur Erfolgsbeteiligung im Systemverbund Bahn in 2022 für weitere Konzerntöchter und Führungsebenen umgesetzt. Auch die im Berichtszeitraum erfolgte Weiterentwicklung der Vergütungsmethodik für den Konzernvorstand wurde wiederum – ebenfalls noch in 2023 – für weitere Konzerntöchter und Führungsebenen, soweit möglich, in analoger Weise zur Umsetzung gebracht. Auch hier wird diese ab dem Geschäftsjahr 2024 Wirkung entfalten.

Die Vergütungssystematik für leitende Angestellte zielt v. a. auf eine enge Kopplung der Vergütung an den nachhaltigen Unternehmenserfolg i. S. d. Geschäftserfolgs des Systemverbunds Bahn und des Konzerns sowie die Ausrichtung aller Bereiche auf dieses Ziel.

Die Jahrestantieme für die leitenden Angestellten und außertariflichen Arbeitnehmer im Systemverbund Bahn wird als Erfolgsbeteiligung ausgestaltet. Persönliche Ziele werden dann im Rahmen eines regelmäßigen Prozesses mit den Führungskräften vereinbart. Die Zielerreichungen bzw. die persönlichen Leistungsbeurteilungen werden dann sowohl bei der Erfolgsbeteiligung als auch bei Entscheidungen zur Erhöhung der Grundvergütung regelmäßig in die Bewertung mit einbezogen.

Soweit die Führungskräfte Organe von Tochtergesellschaften der DB AG sind, wird sich der jeweilige Aufsichtsrat der Tochtergesellschaft mit den persönlichen Zielen möglichst bereits zum Ende eines Geschäftsjahres befassen. Die Beschlussfassung dazu erfolgt dann ggf. nachgelagert zu der Aufsichtsratsitzung der DB AG, in der die Mittelfristplanung und die Ziele für den Konzernvorstand verabschiedet werden. Diese zeitliche Abfolge der Behandlung der persönlichen Ziele in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften ist der Konzernstruktur der DB AG geschuldet.

Für die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) gelten vor dem Hintergrund der regulatorischen Anforderungen zum Teil gesonderte Regelungen, die den Geschäftserfolg der Gesellschaft noch stärker in den Blick nehmen.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Einklang mit den Vorgaben des PCGK festgelegt, dass dem Vorstand keine Mitglieder angehören sollen, die die Regelaltersgrenze der gesetzlichen Rentenversicherung vollendet haben. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die bereits vor 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder haben spätestens mit Vollendung des 65. Lebensjahrs Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. Seit 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet.

Governance

Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge wurden ferner Rückdeckungsversicherungen für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder u. a. Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche Bahn-Card 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Berichtsjahr als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

VERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Vorstand DB AG

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Die Auszahlung variabler Vergütungselemente (STI, LTI) für den DB-Konzernvorstand ist für das Geschäftsjahr 2023 aufgrund der Regelungen des Gesetzes zur Einführung einer Strompreisbremse (StromPBG) für das Geschäftsjahr 2023 untersagt. Die LTI-Ergebnisse der Tranche 2020, die Ende 2023 abgelaufen ist, ist demgemäß um das Teilergebnis für das Geschäftsjahr 2023 gemindert. Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG bzw. der Vorstandsvorsitzende der DB InfraGO AG folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS / in Tsd. €	Variable Vergütung					Insgesamt ⁵⁾
	Feste Vergütung	kurzfristig ¹⁾	langfristig (Auszahlung LTI 2020 – 2023) ²⁾	langfristig ³⁾	Sonstiges ⁴⁾	
AM 31.12.2023 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG						
Dr. Richard Lutz	990	-	164	- 991	8	1162
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	400	-	-	-	15	415
Dr. Levin Holle	629	-	68	- 138	15	712
Berthold Huber	715	-	104	- 631	17	837
Dr. Sigrid Nikutta	650	-	74	- 151	11	735
Evelyn Palla	400	-	-	-	11	411
Dr. Michael Peterson	400	-	-	-	13	413
Martin Seiler	650	-	74	- 451	7	732
Insgesamt	4.834	-	485	- 2.361	98	5.417
NACHRICHTLICH						
AM 31.12.2023 AMTIERENDER VORSTANDSVORSITZENDER DER DB INFRAGO AG (WEDER AMTIERENDES NOCH AUSGESCHIEDENES VORSTANDSMITGLIED DER DB AG)						
Dr. Philipp Nagl	400	240	-	47	19	659

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

¹⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

²⁾ Die Auszahlung ist vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses in 2024 geplant. Sie betrifft die LTI-Tranche 2020–2023 ohne den Anteil für 2023.

³⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung / -auflösung der Long-term Incentives (LTI). Im Berichtsjahr erfolgten keine Zuführungen. Die in Vorjahren gebildete Rückstellung für LTI-Pläne 2019–2022 wurden im Berichtsjahr vollständig aufgelöst, die gebildeten Rückstellungen für LTI-Pläne 2020–2023 wurden durch anteilige Auflösung an den erwarteten Auszahlungsbetrag angepasst.

⁴⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

⁵⁾ Summe ohne Veränderung der Rückstellungen für die langfristige variable Vergütung.

Kein Mitglied des Vorstands der DB AG hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag i. H. v. 1.684 Tsd. € zugeführt.

ZUFÜHRUNG ZU DEN PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN / in Tsd. €	2023
AM 31.12.2023 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER DER DB AG	
Dr. Richard Lutz	200
Dr. Daniela Gerd tom Markotten	170
Dr. Levin Holle	169
Berthold Huber	389
Dr. Sigrid Nikutta	167
Evelyn Palla	163
Dr. Michael Peterson	160
Martin Seiler	266
Insgesamt	1.684

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Vergütung des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023

Die Vergütung des Aufsichtsrats der DB AG wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzern-Abschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung ist auf maximal 13.000 € begrenzt. Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel. Für den Vorsitz im Präsidialausschuss und im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss erhöht sich die Vergütung um das Einfache, für den Vorsitz im Personalausschuss um die Hälfte der Vergütung. Die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss bleiben unberücksichtigt.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben zudem die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtsscheinen.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sog. D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Aufsichtsratsmitglieder eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die jeweilige Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First und der fünf Freifahrtsscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Die Auszahlung variabler Vergütungselemente für den Aufsichtsrat der DB AG ist für das Geschäftsjahr 2023 aufgrund der Regelungen des Gesetzes zur Einführung einer Strompreisbremse (StromPBG) für das Geschäftsjahr 2023 untersagt. Zur Auszahlung kommt lediglich die Fixvergütung. Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 20. März 2024 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

GESAMTBEZÜGE DES AUFSICHTSRATS / in Tsd. €	Jahresvergütung 2023				
	feste Vergü- tung	variable Vergü- tung	Sitzungs- geld	Neben- leis- tungen	Ins- gesamt
AM 31.12.2023 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG ¹⁾					
Werner Gatzert	70,0	-	3,8	-	73,8
Martin Burkert	40,0	-	3,8	-	43,8
Ralf Damde	20,0	-	1,8	6,9	28,6
Stefan Gelbhaar	20,0	-	1,8	-	21,8
Anja Hajduk ²⁾	-	-	-	6,9	6,9
Susanne Henckel	35,0	-	5,3	-	40,3
Jörg Hensel	25,0	-	2,5	0,9	28,4
Cosima Ingenschay	25,0	-	3,3	-	28,3
Alexander Kaczmarek	20,0	-	1,5	0,9	22,4
Prof. Dr. Susanne Knorre	20,0	-	1,8	6,9	28,6
Dorothee Martin	20,0	-	1,8	-	21,8
Daniela Mattheus	20,0	-	1,8	6,9	28,6
Heike Moll	20,0	-	1,8	6,9	28,6
Michael Puschel	20,0	-	1,8	6,9	28,6
Dr. Immo Querner	40,0	-	3,3	6,9	50,1
Bernd Reuther	20,0	-	1,8	0,9	22,6
Manfred Scholze	20,0	-	1,8	7,2	29,0
Klaus-Peter Schölzke	20,0	-	1,8	-	21,8
Jens Schwarz	30,0	-	3,3	6,9	40,1
Veit Sobek	20,0	-	1,8	6,9	28,6
IM BERICHTSJAH AUSGESCHIEDENE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER DER DB AG ¹⁾					
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					50,5
Insgesamt					673,0

Einzelwerte sind gerundet und addieren sich deshalb ggf. nicht auf.

¹⁾ Einige Aufsichtsratsmitglieder geben an, ihre Vergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

²⁾ Frau Hajduk hat auf die ihr für ihre Tätigkeit als Aufsichtsratsmitglied zustehende Vergütung mit Ausnahme der Fahrvergünstigung verzichtet.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

NACHTRAGSBERICHT

Zwei Anleiheemissionen → 212

Tarifverhandlungen mit der GDL → 212

Bundeshaushalt 2024 beschlossen → 212

Zwei Anleiheemissionen

Über die DB Finance haben wir zu Jahresbeginn 2024 zwei Senioranleihen emittiert:

ISIN	Emit- tent	Wäh- rung	Volu- men in Mio.	Volu- men in Mio. €	Kupon in %	Fällig- keit	Lauf- zeit in Jahren
XS2755487076	DB Finance	EUR	500	500	3,375	Jan. 2038	14,0
XS2763525396 ¹⁾	DB Finance	NOK	1.325	117	4,106	Feb. 2039	15,0

¹⁾ Privatplatzierung.

Tarifverhandlungen mit der GDL

Im Januar 2024 legte der DB-Konzern der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) insgesamt zwei neue Angebote vor, trotzdem folgten zwei weitere GDL-Streiks. Am 27. Januar 2024 vereinbarten die Tarifpartner die Wiederaufnahme der Tarifverhandlungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit und eine Friedenspflicht bis mindestens zum 3. März 2024.

Bundeshaushalt 2024 beschlossen

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und knapp 7 Mrd. € mehr als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

- Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,375 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds.

- Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundeshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes im Jahr 2024 hinterlegt.
- Der ERTMS-Titel zur Digitalisierung der Schiene ist 2024 mit knapp 1,1 Mrd. € dotiert, eine Zunahme um rund 0,45 Mrd. € gegenüber 2023.
- Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € und damit rund 0,3 Mrd. € weniger als 2023 verankert.

In beiden Titeln (ERTMS und Neu- und Ausbau) bestehen zusätzlich noch Ausgabereste aus vergangenen Jahren.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es gegenüber dem Regierungsentwurf Abschmelzungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des BMDV zu finanzieren. Die Kürzungen betreffen v. a. die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr, die für 2024 nun 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) bzw. 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) betragen. Der Haushaltstitel zur Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023. Zusammen mit der Anlagenpreisförderung i. H. v. 20 Mio. € steht für die Förderung des Einzelwagenverkehrs 2024 damit insgesamt eine Summe von knapp 320 Mio. € zur Verfügung.

Mit dem Bundeshaushalt 2024, dem aktuellen Finanzplan bis 2027 und dem DB-Eigenbeitrag sind für den Zeitraum von 2024 bis 2027 damit insgesamt Zusatzmittel von etwa 27 Mrd. € vorgesehen. Der identifizierte zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene bis 2027 beträgt insgesamt 45 Mrd. € und ist damit noch nicht vollständig gedeckt.



PROGNOSEBERICHT

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung

durch die Unternehmensleitung → 213

Ausrichtung des DB-Konzerns → 213

Konjunkturelle Aussichten → 214

Verkehrsmärkte → 214

Beschaffungsmärkte → 216

Finanzmärkte → 216

Entwicklung des DB-Konzerns → 216

Es bestehen weiter Unsicherheiten über die Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Krisen, des Ukraine-Kriegs und des Kriegs im Gazastreifen. Unsere Prognosen basieren u. a. auf der Annahme, dass die Inflation sich 2024 weiter abschwächt und zudem keine wesentliche Verschärfung der geopolitischen Lage auftritt. Nicht abzuschätzen ist zudem, ob, in welchem Umfang und mit welchen Auswirkungen es zu weiteren Arbeitskampfmaßnahmen im Geschäftsjahr 2024 kommen könnte.



Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Entwicklung durch die Unternehmensleitung

Für den Euro-Raum wird für 2024 die Rückkehr auf einen moderaten Wachstumspfad prognostiziert. Auch der europäische Außenhandel wird sich voraussichtlich leicht erholen, den Einbruch aus dem Vorjahr jedoch nicht kompensieren. Das Wachstum der Industrieproduktion wird hingegen nur verhalten positiv eingeschätzt.

Für Deutschland wird 2024 eine Stagnation der Wirtschaftsleistung erwartet. Wesentliche Gründe für diese auch im internationalen Vergleich schwache Prognose liegen zum einen in der hohen Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft sowie der Struktur der Exporte. Der hohe Anteil von Investitionsgütern an den Exporten wirkt sich nachteilig aus, weil die Nachfrage in diesem Bereich besonders durch die derzeit hohe wirtschaftliche Unsicherheit betroffen ist. Zum anderen erscheinen die fiskalischen Spielräume begrenzt, was sich ebenfalls negativ auf die Gesamtwirtschaft auswirkt. Auch die Baubranche wird sich erst mit Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank langsam erholen. Der private Konsum kann die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland hingegen stimulieren. Er profitiert von relativ hohen Lohnabschlüssen bei einem robusten Arbeitsmarkt und einer deutlich zurückgehenden Inflation.

Im Personenverkehr wird auch für 2024 ein deutlicher Anstieg, u. a. durch positive Ganzjahreseffekte aus dem Deutschland-Ticket  47, erwartet. Die mittel- und langfristigen Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs werden weiterhin wirken.

Der Investitionshochlauf des DB-Konzerns wird fortgesetzt. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, auf der Basis höherer Bundesmittel.

Für 2024 gehen wir, getrieben durch die schwachen konjunkturellen Impulse, von einem stagnierenden Güterverkehrsmarkt aus. Die weitere Entwicklung des globalen Warenhandels und v. a. der Frachtraten in Luft- und Seefracht ist mit hohen Unsicherheiten verbunden.

Zentrale Risiken in 2024 resultieren insbesondere aus der unsicheren geopolitischen und konjunkturellen Entwicklung. Hier spielen auch die Angriffe auf Containerschiffe im Roten Meer und daraus folgende mögliche Auswirkungen auf Lieferketten sowie Preisentwicklungen eine Rolle. Auch 2024 ist die Kostenentwicklung deshalb weiterhin risikobehaftet. Darüber hinaus können aus den laufenden Tarifverhandlungen weitere Anstiege bei den Lohnkosten sowie Streikkosten resultieren. Ein weiteres Risiko besteht darin, dass noch nicht alle gesetzlichen und vertraglichen Voraussetzungen für die Auszahlung des im Haushalt verankerten Mittelaufwuchs vorliegen. Der DB-Konzern hat aus Sicht des Vorstands Maßnahmen eingeleitet, um bestimmte Risiken zu dämpfen und mögliche Chancen nutzen zu können.

Ausrichtung des DB-Konzerns

Die im Juni 2019 vorgestellte Strategie Starke Schiene  52ff. definiert unverändert die zukünftige Ausrichtung des DB-Konzerns.

KÜNFTIGE ABSATZMÄRKTE

Im deutschen Personenverkehrsmarkt sind unsere Wachstumsmöglichkeiten einerseits aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität und kartellrechtlicher Einschränkungen begrenzt. Andererseits möchte die Bundesregierung den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene weiter mit gezielten Maßnahmen unterstützen. Unser Fokus liegt daher unverändert auf der Verbesserung der Qualität, dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Anteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb. Im deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir mittelfristig nach wie vor einen Wandel hin zu bedarfsorientierten Verkehren auf der Straße. Bspw. dürfte das autonome Fahren dazu führen, dass immer weniger Menschen einen eigenen Pkw besitzen müssen.



Im Schienengüterverkehr liegt unser Fokus unverändert auf dem europäischen Markt. Wir verfügen über eine gute Position auf zentralen europäischen Achsen und bieten Verbindungen bis nach China an.

Konjunkturelle Aussichten

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in %	2023	2024
Welthandel	- 0,9	+ 1,5
BIP Welt	+ 2,7	+ 2,5
BIP Euro-Raum	+ 0,5	+ 0,5
BIP Deutschland	- 0,2	+ 0,0

Stand Januar 2024.
Prognosen für 2024 auf halbe Prozentpunkte gerundet.
Quelle: Oxford Economics

Für 2024 wird erwartet, dass die Weltwirtschaft leicht schwächer wächst als 2023, für den Euro-Raum wird ein ähnlich schwaches Wachstum wie in 2023 prognostiziert. V. a. der globale Handel wird sich deutlich erholen. Auch in Europa stützt der Außenhandel die leicht positive Entwicklung der Wirtschaft, das Wachstum der Industrieproduktion wird hingegen nur verhalten positiv eingeschätzt.

Risiken auf der Angebotsseite bestehen zum einen bei der Entwicklung der Absatzmärkte. Auch hinsichtlich künftiger europäischer und nationaler Vorgaben zum klimaneutralen Umbau der Wirtschaft existieren Unsicherheiten. Investitionsentscheidungen werden daher hinausgezögert. Für den Euro-Raum wird erwartet, dass sich die Inflationsrate stabilisiert und damit auch die Zinsraten wieder sinken. Prognosen sehen für 2024 eine Rückkehr der Inflationsrate im Euro-Raum auf unter 2 % voraus. Dies wird sich über eine relativ stabil bleibende Lohnentwicklung positiv auf die Nachfrage auswirken.

Verkehrsmärkte

PERSONENVERKEHR

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2023	2024
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	+ 2,7	+ 2,5

Stand Februar 2024.
Prognose für 2024 auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war 2023 durch anhaltendes Wachstum geprägt, der Markt blieb allerdings weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau. 2024 wird sich das Wachstum voraussichtlich in abgeschwächter Form fortsetzen. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt stark von politisch-regulatorischen Maßnahmen und der konjunkturellen Entwicklung sowie dem damit einhergehenden Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ab. Pendlerverkehre und Geschäftsreisen erfahren langfristige und deutliche Veränderungen und teilweise Substitution durch mobiles Arbeiten und digitale Kommunikation.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dürfte sich 2024 dem Leistungsvolumen des Vor-Corona-Niveaus annähern. Das noch hohe Kraftstoffpreisniveau hat weiterhin nur geringe Auswirkungen.

Der innerdeutsche Luftverkehr wird 2024 voraussichtlich weitere Teile der coronabedingten Verluste aufholen. Aufgrund eines reduzierten innerdeutschen Flugangebots dürften die Marktanteile allerdings auf niedrigem Niveau verbleiben.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr legt 2024 voraussichtlich erneut spürbar zu. Das Deutschland-Ticket wirkt 2024 erstmals ganzjährig auf die Nachfrage im Nahverkehr. Fernbusverkehre dürften sich aufgrund des starken Wettbewerbs durch Schienenpersonenverkehre vergleichsweise schwächer entwickeln.

Für den Schienenpersonenverkehr ist mit einem anhaltenden Verkehrsleistungswachstum im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei besonders durch Angebotsausweitungen Reisende aus dem Luft- und Buslinienfernverkehrssektor gewinnen. Der Nahverkehr profitiert wesentlich vom Deutschland-Ticket.

Die Entwicklung des europäischen Personenverkehrs wird verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Strategische Neuausrichtungen der Anbieter machen eine Konsolidierung des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der EU und ihrer Mitgliedsstaaten bleibt jedoch langfristiger Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität – und damit insbesondere auch des Schienenpersonenverkehrs.

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

VORAUSSICHTLICHE MARKTENTWICKLUNG / in %	2023	2024
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	- 4,9	+ 0,1
Europäischer Schienengüterverkehr (Basis tkm)	- 6,9	+ 0,1
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz) ¹⁾	- 6,1	+ 4,5
Globale Luftfracht (Basis t) ¹⁾	- 14,7	+ 9,0
Globale Seefracht (Basis TEU) ¹⁾	- 5,9	+ 5,5
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz) ¹⁾	+ 6,9	+ 7,2

Stand Februar 2024.
¹⁾ Bei der Ermittlung wurden ausschließlich die für DB Schenker relevanten Märkte berücksichtigt.

Nach einem deutlichen Rückgang der Güterverkehrsleistung 2023 wird für 2024 eine Stagnation der Güterverkehrsleistung erwartet, da nicht von deutlichen Aufholeffekten in den im Vorjahr sinkenden Kernindustrien auszugehen ist. Die bereits seit dem zweiten Halbjahr 2023 rückläufigen Kohletransporte werden voraussichtlich den Abwärtstrend fortsetzen. Auch die zinsbedingt niedrigen Auftragseingänge in der Baubranche werden zu rückläufigen Transportmengen führen. Positive





Impulse kommen aus einer leicht anziehenden Konsumnachfrage durch stabile Preise nach zwei inflationsgetriebenen Jahren und gleichzeitigem Anziehen der Löhne. Konjunkturell wird das zweite Halbjahr 2024 zwar insgesamt stärker ausfallen als das erste, die zunehmenden Bauaktivitäten auf dem Schienennetz könnten diese Effekte jedoch neutralisieren und kurzzeitig Verkehre auf die Straße verlagern. Der Markt wird weiterhin durch einen anhaltenden Wettbewerbsdruck gekennzeichnet sein. Neben dem Preis bleibt die Transportqualität von hoher Bedeutung.

- Der Schienengüterverkehr sollte sein Niveau nach deutlichen Verlusten in 2024 insgesamt halten. Eine leichte Verbesserung ist bei den Stahltransporten zu erwarten, Chemie- und Papiertransporte setzen den Abwärtstrend aus 2023 voraussichtlich weiter fort. Der Kombinierte Verkehr dürfte nach Verlusten im Vorjahr auf einen zunächst leichten Wachstumskurs zurückkehren, die Automobiltransporte sollten weiter anziehen. Die positiven Effekte werden voraussichtlich v. a. durch einen zweistelligen Rückgang der Kohle- und Koksverkehre gedämpft.
- Nach einem deutlichen Rückgang 2023 sollte sich der Straßengüterverkehr 2024 wieder leicht erholen. Begünstigt wird dies voraussichtlich durch eine anziehende Nachfrage nach Konsumgütern. Die negativen Impulse der Baubranche dürften sich 2024 weiter fortsetzen. Die Mauterhöhung kann mittel- bis langfristig zu Mengenverlagerungen auf andere Verkehrsträger führen, das tatsächliche Volumen ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht abschätzbar.
- Nachdem die Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt im Vorjahr auf ein historisch tiefes Niveau gefallen ist, wird die Verkehrsleistung 2024 auf einem niedrigen Niveau stagnieren.

Unter der Voraussetzung, dass sich Energiekrise und Inflation weiter abschwächen, wird nach den deutlichen Rückgängen in 2023 für den europäischen Schienengüterverkehr in 2024 eine Stabilisierung auf dem aktuellen Niveau erwartet. Durch die zu erwartende positive Entwicklung des globalen und europäischen Handels sollte der Kombinierte Verkehr wieder auf den Wachstumspfad zurückkehren und somit die Entwicklung des europäischen Schienengüterverkehrs stützen. Im Mittelfristzeitraum wird für den Schienengüterverkehrsmarkt Europa ein moderates Wachstum erwartet.

- Für den europäischen Landverkehrsmarkt wird 2024 wieder ein Wachstum erwartet. Treiber sollte die steigende Konsumnachfrage in Europa sein, v. a. infolge sinkender Inflationsraten und gestiegener Löhne. Die Frachtraten werden sich auf einem relativ hohen Niveau bewegen. Fahrer:innenknappheit und steigende Mautkosten werden die Kosten der Speditionen voraussichtlich belasten; leicht sinkende Energiekosten werden nur teilweise gegenläufig entlastend wirken.

- Die Erwartungen für den globalen Luftfrachtmarkt 2024 sind positiv, jedoch wird der Einbruch in den Volumina im Vorjahr nicht vollständig aufgeholt werden. Die Frachtraten werden sich in etwa auf dem Niveau von 2023 bewegen.
- Die Entwicklung der globalen Seefracht wird 2024 maßgeblich durch den Welthandel und die Entwicklung der Frachtraten getrieben. Die Frachtraten werden voraussichtlich durch steigende Schiffs- und Transportkapazitäten 2024 weiter unter Druck geraten. Unsicherheiten resultieren insbesondere aus der geopolitischen Lage, der Zunahme von Überfällen/Angriffen auf Schiffe und daraus resultierenden Umwegen sowie Kostensteigerungen durch umweltpolitische Auflagen. Die Folgen sind derzeit noch nicht vollständig absehbar. Es wird davon ausgegangen, dass das Wachstum in den Volumina den Einbruch von 2023 noch nicht kompensiert.
- Der globale Kontraktlogistikmarkt ist eng an die Entwicklung der Weltwirtschaft gekoppelt. Trotz der erwarteten schwachen wirtschaftlichen Dynamik wird sich der globale Markt für Kontraktlogistik wie auch im Vorjahr weiter positiv entwickeln. Ein überdurchschnittliches Wachstum wird für asiatische Wirtschaftsräume prognostiziert. Wachstumsstark bleiben voraussichtlich die Branchen Gesundheitswesen und Elektronik sowie Batterien bzw. elektrische Antriebe im Automotive-Sektor.

INFRASTRUKTUR

Für die Trassennachfrage wird 2024 insgesamt eine positive Entwicklung erwartet. Mehrverkehre im Schienenpersonennahverkehr und die Angebotsausweitungen im Schienenpersonenfernverkehr führen zu einem steigenden Absatzniveau. Im Güterverkehr wird ein leichtes Wachstum erwartet. Aufgrund der sich nur langsam erholenden konjunkturellen Lage fällt dieses jedoch schwächer aus als in den bisherigen Prognosen. Gegenläufig wirken 2024 Umsatzausfälle aus steigendem Bauvolumen, u. a. im Zuge der Generalsanierung der Riedbahn.

In Bezug auf die Anzahl der Stationshalte wird für 2024 von einem Rückgang ausgegangen – insbesondere bedingt durch das Baugeschehen in der Infrastruktur. Trotzdem werden preisbedingt leicht steigende Umsätze aus Stationshalten erwartet. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich weiter positiv entwickeln und leicht über dem Niveau von 2023 liegen.

GRI Beschaffungsmärkte

2023 konnten Engpässe in den Lieferketten aufgrund externer Einflüsse, wie Krieg und Sanktionen, abgewendet werden. Als Basisszenario für 2024 erwarten wir kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die Energiepreise (Gas, Strom und Öl) vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs, des Kriegs im Gazastreifen, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland entwickeln werden. In Summe kann mit einer weiteren Entspannung bei den Erzeugerpreisen gerechnet werden, jedoch auf einem deutlich höheren Niveau als noch 2021. Speziell im Transportsegment zeigen die aktuellen Erwartungen ein Verharren auf dem derzeitigen Niveau aufgrund hoher Ölpreise und gestiegener Lohnkosten.

Der Winter 2023/2024 startete mit einer Kältewelle. Bereits ab der zweiten Dezemberhälfte 2023 waren die Temperaturen allerdings auf einem relativ milden Niveau. Das Energiesystem in Deutschland konnte den Bedarf, auch die Bedarfsspitzen, decken. Die Erdgasspeicher waren Mitte Februar 2024 in Deutschland noch zu rund 70 % gefüllt, in der EU zu rund 65 %. Dies deutet auf eine entspannte Versorgungssituation hin, was sich auch auf den Spot- und Terminmärkten widerspiegelt. Das Preisniveau für Erdgas lag Mitte Februar 2024 bei Preisen, die so zuletzt in 2020 notiert wurden. Der Strompreis am Großhandelsmarkt, abhängig von der Entwicklung des Erdgaspreises, ist ebenfalls weiter gesunken und lag Mitte Februar 2024 auf einem Niveau von 2020 / Anfang 2021. Es bleibt abzuwarten, wie schnell die gesunkenen Großhandelspreise auch an die Verbraucher weitergegeben werden.

Finanzmärkte

Mit der weiteren Beruhigung der Inflation und der weiterhin angespannten konjunkturellen Lage sollten die Geldmarktzinsen ihre Spitze erreicht haben. Das sollte sich auch in der Entwicklung der Renditen im Kapitalmarkt niederschlagen, während ein höherer Bedarf an Staatsanleihen gegenläufig wirken könnte. In diesem Umfeld dürfte es weiterhin tagesabhängige höhere Renditeschwankungen geben, die aber keinen eindeutigen und nachhaltigen Trend in die eine oder andere Richtung bewirken sollten.

Entwicklung des DB-Konzerns

- Fortschritte bei Umsetzung der Strategie Starke Schiene.
- Investitionstätigkeit nimmt weiter zu.
- Umsatz- und Ergebnisentwicklung voraussichtlich wieder positiv.
- Hohe Investitionen belasten Verschuldungsentwicklung.

Unsere Prognosen für die Entwicklung des DB-Konzerns und der Geschäftsfelder im Geschäftsjahr 2024 basieren auf unseren Erwartungen zu Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen.

Die Geschäftsentwicklung des DB-Konzerns dürfte 2024 weiterhin von Belastungen infolge des hohen Niveaus bei Energie-, Einkaufs- und Personalkosten geprägt sein. Zusätzlich wirken sich Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Qualitätserhöhung insbesondere in der Schieneninfrastruktur auf die Entwicklung des DB-Konzerns aus. Zudem wird die Entwicklung in 2024 voraussichtlich durch die schwache konjunkturelle Entwicklung in Deutschland und Europa gedämpft. Gegensteuerungsmaßnahmen sollten teilweise kompensierend wirken.

Im Januar 2024 ist es zu umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL gekommen. Sollte es im weiteren Jahresverlauf zu weiteren umfangreichen Streikmaßnahmen kommen, wird dies voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der Geschäftsfelder im Systemverbund Bahn haben, die nicht in der aktuellen Prognose enthalten sind.

TOP-ZIELE STARKE SCHIENE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2023	2024
Verkehrsleistung Fernverkehr ¹⁾ in Mrd. Pkm	45,5	~ 47
Reisende Nahverkehr (Schiene) in Mrd.	1,7	~ 1,9
Betriebsleistung auf dem Netz (Deutschland) in Mrd. Trkm	1,12	~ 1,15
Zustandsnote Hochleistungsnetz ²⁾ in Schulnote	3,1	2,8
Kundenzufriedenheit DB Fernverkehr ²⁾ in Schulnote	2,7	2,6
Kundenzufriedenheit DB Regio (Schiene) ²⁾ in Schulnote	2,2	2,2
Kundenzufriedenheit DB Cargo ²⁾ in Schulnote	2,8	3,0
Pünktlichkeit (betrieblich) DB Fernverkehr in %	64,0	~ 70
Reisendenpünktlichkeit DB Fernverkehr ³⁾ in %	68,9	~ 74
Pünktlichkeit DB Regio (Schiene) in %	91,0	~ 93
Pünktlichkeit DB Cargo (Deutschland) in %	70,5	~ 69
Absolute Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Systemverbund Bahn) ^{3), 3), 4)} in Mio. t	3,3	~ 3,2
Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland ³⁾ in %	68	~ 69
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	–	3,7
Frauen in Führung ⁴⁾ in %	29,4	~ 30
ROCE in %	– 2,0	~ 2
Tilgungsdeckung in %	5,2	> 11

¹⁾ 2024 neu aufgenommen als **Starke-Schiene-Ziel** 56ff.

²⁾ Kennzahl 2023 auf Schulnoten umgestellt.

³⁾ Ohne nicht materielle kleinere Konzerngesellschaften und Beteiligungen im Systemverbund Bahn.

⁴⁾ Wert für 2023 mit begrenzter Sicherheit geprüft.

⁵⁾ Die Daten für 2023 bilden eine Prognose mit Stand Februar 2024 ab. Seit 2023 erfolgt die gesonderte Darstellung des EE-Anteils ohne EEG-Förderung.



– Leistungsentwicklung:

Die Erholung der Leistungsentwicklung im Schienenpersonenverkehr sollte sich 2024 fortsetzen:

- DB Fernverkehr: Für die Verkehrsleistung erwarten wir einen leichten Anstieg. Dämpfende Effekte resultieren aus Streikeffekten.
- DB Regio: spürbar positive Entwicklung der Reisendenzahl erwartet, u.a. infolge der erstmalig ganzjährigen Wirksamkeit des Deutschland-Tickets.
- DB InfraGO: Insgesamt sollte sich die Betriebsleistung auf dem Netz leicht positiv entwickeln.

– Kundenzufriedenheit:

- DB Fernverkehr: Für 2024 erwarten wir eine leichte Verbesserung der Kundenzufriedenheit bei DB Fernverkehr. Dämpfend wirken dabei die anhaltend herausfordernde Betriebsqualität und das intensive Bausehen.
- DB Regio (Schiene): Für die Entwicklung der Kundenzufriedenheit bei DB Regio sind auch 2024 herausfordernde Rahmenbedingungen zu erwarten. Mit dem Beginn der Generalsanierungen ist von zusätzlichen Zugausfällen und Ersatzverkehren auszugehen, die die Kundenzufriedenheit belasten werden. Angesichts parallel erfolgender Verbesserungen an der Produktqualität z. B. durch neue Fahrzeuge, Angebotsausweitungen, neue Ersatzverkehrskonzepte und weiterentwickelte Reisendeninformationssysteme wird dennoch eine stabile Entwicklung der Kundenzufriedenheit erwartet.
- DB Cargo: Aufgrund der unveränderten Situation hinsichtlich der Bautätigkeit im Netz sowie aufgrund von operativen Einschränkungen wird ein weiterer leichter Rückgang der Kundenzufriedenheit erwartet.

– Pünktlichkeit:

- Für 2024 wird eine spürbare Verbesserung der Pünktlichkeit angestrebt. Die Erreichung der Pünktlichkeitsziele bleibt aufgrund des weiterhin geplanten Anstiegs des Verkehrsvolumens sowie der anhaltenden Infrastruktureinschränkungen jedoch sehr herausfordernd.

– Klimaschutz:

- Unsere absoluten Treibhausgasemissionen Scope 1 und 2 (Systemverbund Bahn) sollten leicht zurückgehen, v. a. infolge der weiteren Umsetzung von Reduzierungsmaßnahmen wie der weiteren Vergrünung des Bahnstroms.
- Zur Verringerung der Treibhausgasintensität des DB-Bahnstrommixes in Deutschland wollen wir den Anteil erneuerbarer Energien weiter ausbauen. Es wird ein leichter Anstieg erwartet.

– Soziales:

- In 2024 findet die nächste Mitarbeitendenbefragung statt. Wir erwarten u. a. aufgrund der anhaltend angespannten operativen Situation einen leichten Rückgang der Mitarbeitendenzufriedenheit.
- Den Anteil für die Frauen in Führungspositionen wollen wir durch die weitere Umsetzung der eingeleiteten Maßnahmen weiter leicht erhöhen.

– Wirtschaftlichkeit:

- Aufgrund der erwarteten deutlichen Verbesserung des bereinigten EBIT dürfte sich trotz eines weiteren Anstiegs des Capital Employed der ROCE wieder spürbar verbessern.
- Auch die Tilgungsdeckung dürfte infolge des erwarteten deutlich verbesserten operativen Ergebnisses wieder spürbar ansteigen.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG / in Mrd. €	2023	2024
Umsatz bereinigt	45,2	~ 47
EBIT bereinigt	- 1,0	> 1
Brutto-Investitionen	16,9	~ 21
Netto-Investitionen	7,6	> 11
Fälligkeiten	2,4	2,1
Anleiheemissionen (Senior)	3,0	> 1
Netto-Finanzschulden per 31.12.	34,0	~ 34

Die ökonomische Entwicklung des DB-Konzerns sollte sich 2024 wieder spürbar verbessern. Der Umsatz dürfte 2024 wieder merklich steigen und das operative Ergebnis sollte wieder deutlich positiv sein. Dies dürfte getrieben werden durch starke Verbesserungen im Systemverbund Bahn und hier insbesondere deutliche Ergebnisverbesserungen bei DB InfraGO. Ein wesentlicher Aspekt hierbei ist die vom Bund zugesagte Ablösung der Vorleistungen für Instandhaltungsmaßnahmen aus 2023. Die erforderliche Gesetzesänderung ist vom Bundestag verabschiedet, bedarf aber noch der Zustimmung des Bundesrats. Hierauf aufbauend sind entsprechende Anpassungen der vertraglichen Vereinbarungen mit dem Bund erforderlich. Eine weitere Zunahme der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr sowie die Umsetzung von Effizienzsteigerungsmaßnahmen sind weitere Treiber. Letzteres ist insbesondere Voraussetzung für spürbare Verbesserungen bei DB Cargo, unterstützt durch den Ausbau der Förderung für den Einzelwagenverkehr  48.

Unsere Qualitäts- und Investitionsoffensive für den Systemverbund Bahn wollen wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Wir wollen damit unsere Qualität und die Kundenzufriedenheit verbessern, die Digitalisierung (inkl. Verbesserung der IT-Sicherheit) vorantreiben und unsere Leistungsfähigkeit steigern.

Die Brutto-Investitionen werden 2024 voraussichtlich deutlich oberhalb des Niveaus von 2023 liegen. Hier machen sich die zusätzlichen Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur bemerkbar. Die Netto-Investitionen dürften ebenfalls deutlich ansteigen. Der Anstieg resultiert aus zusätzlichen Bundesmitteln, die in Form von Eigenkapital bereitgestellt werden.

Ein effizientes Liquiditätsmanagement hat auch 2024 eine hohe Priorität für uns. Wir konzentrieren uns darauf, den Mittelfluss aus der betrieblichen Tätigkeit kontinuierlich zu prognostizieren, da dieser die Hauptquelle für liquide Mittel darstellt. Die Liquiditätsprognose erfolgt monatsweise rollierend anhand eines Liquiditätsplans für zwölf Monate.

2024 haben wir fällig werdende Finanzverbindlichkeiten (ohne kurzfristige Bankverbindlichkeiten und Commercial Paper) in vergleichbarer Höhe wie in 2023 zu tilgen. Der Finanzmittelbedarf daraus wird durch die Emission von öffentlichen und nicht öffentlichen Anleihen gedeckt. Emissionsbegleitend sind Roadshows in Europa und Asien geplant. Zudem werden wir auch in 2024 voraussichtlich kurzfristige Darlehen im Rahmen zugesagter Fazilitäten aufnehmen.

Für unsere Kapitalmarktaktivitäten verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus unseren [Debt-Issuance-Programmen](#) [110](#) sowie unserem [Commercial-Paper-Programm](#) [111](#). Außerdem dienen [garantierte Kreditfazilitäten](#) [111](#) als Rückfallebene im Fall einer Störung des Kapitalmarktzugangs. Zu Jahresbeginn 2024 haben wir über die DB Finance bereits zwei [Senioranleihen](#) [212](#) emittiert. Die kurz- und mittelfristige Liquiditätsversorgung ist auch 2024 sichergestellt.

Die Brutto-Investitionen werden auch 2024 zum überwiegenden Teil durch Investitionszuschüsse abgedeckt. Zudem ist eine zusätzliche [Eigenkapitalmaßnahme des Bundes](#) [212](#) geplant. Die vom DB-Konzern zu finanzierenden Investitionen werden voraussichtlich auch 2024 nicht vollständig aus der Innenfinanzierung abgedeckt werden können.

Die Netto-Finanzschulden dürften per 31. Dezember 2024 infolge der höheren Unterstützungsmaßnahmen des Bundes für Infrastrukturmaßnahmen, der erwarteten Ergebnisverbesserung sowie des Verkaufs von DB Arriva bei einem gleichzeitigen deutlichen Anstieg der Netto-Investitionen auf dem Niveau des Vorjahresendes liegen. Die Prognose unterliegt allerdings erhöhten Unsicherheiten mit Blick auf noch fehlende gesetzliche und regulatorische Voraussetzungen für höhere Bundeszahlungen.

Mögliche Auswirkungen eines [potenziellen Verkaufs von DB Schenker](#) [36](#) sind nicht in den Prognosen berücksichtigt.

ZUSÄTZLICHE KENNZAHLEN ZUR GRÜNEN TRANSFORMATION

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG	2023	2024
Lärmsanierte Strecke gesamt per 31.12. in km	2.255	2.320
Recyclingquote in %	96,5	> 95

- Die Lärmsanierung von Strecken werden wir 2024 planmäßig fortführen.
- Die Recyclingquote werden wir auch 2024 auf einem hohen Niveau halten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB-Konzerns, seiner Geschäftsfelder und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Querverweise im Lagebericht

Dieser Lagebericht enthält Querverweise auf weiterführende Informationen, die nicht Teil dieses Lageberichts sind. Die entsprechenden Stellen sind im Bericht mit dem Symbol [Begriff](#) gekennzeichnet und sind nicht Gegenstand des Lageberichts.



Konzern- Abschluss

- 220 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**
- 222 Konzern-Bilanz**
- 223 Konzern-Kapitalflussrechnung**
- 224 Konzern-Eigenkapitalspiegel**
- 226 Konzern-Anhang**



KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG



FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022 ¹⁾
Umsatzerlöse	(1)	45.191	52.085
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	4.626	4.115
Gesamtleistung		49.817	56.200
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.354	4.157
Materialaufwand	(4)	- 25.276	- 32.017
Personalaufwand	(5)	- 19.604	- 18.288
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	(6)	- 3.912	- 3.576
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	- 5.652	- 5.037
Operatives Ergebnis (EBIT)		- 1.273	1.439
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	9	- 7
Zinsergebnis	(9)	- 617	- 351
Übriges Finanzergebnis	(10)	- 78	9
Finanzergebnis		- 686	- 349
Ergebnis vor Ertragsteuern		- 1.959	1.090
Ertragsteuern	(11)	- 73	- 1.143
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen		- 2.032	- 53
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		- 2.080	- 100
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		23	22
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich		- 319	- 174
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		- 319	- 174
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		-	-
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		0	0
Jahresergebnis nach Ertragsteuern		- 2.351	- 227
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis		- 2.399	- 274
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Jahresergebnis		23	22
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus fortgeführten Geschäftsbereichen			
unverwässert		- 4,84	- 0,23
verwässert		- 4,84	- 0,23
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie) aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich			
unverwässert		- 0,74	- 0,41
verwässert		- 0,74	- 0,41
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		- 5,58	- 0,64
verwässert		- 5,58	- 0,64

¹⁾ Vorjahreszahlen aufgrund Ausweis DB Arriva als **nicht fortgeführter Geschäftsbereich** 231f. angepasst.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung



FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Jahresergebnis nach Ertragsteuern	- 2.351	- 227
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 400	2.208
Änderungen aus der Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 48	- 44
	- 448	2.164
VERÄNDERUNG IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Änderung aus Währungsumrechnung – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 108	45
Änderung aus Währungsumrechnung – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	12	- 26
Änderung Fair Value von Wertpapieren – fortgeführte Geschäftsbereiche	0	5
Änderung Fair Value von Wertpapieren – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	0	- 5
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – fortgeführte Geschäftsbereiche ²⁾	- 67	277
Änderung Fair Value von Cashflow-Hedges und Reklassifizierungen – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	- 11	2
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – fortgeführte Geschäftsbereiche	3	- 9
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	0	-
	- 171	289
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (vor Steuern)	- 619	2.453
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE NICHT IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 6	- 114
Latente Steuern aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	3	12
	- 3	- 102
VERÄNDERUNG LATENTER STEUERN AUF IM EIGENKAPITAL ERFASSTE ERGEBNISPOSITIONEN, DIE IN DIE GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG UMGEGLIEDERT WERDEN		
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – fortgeführte Geschäftsbereiche	- 1	- 3
Latente Steuern aus der Veränderung der Fair Values von Cashflow-Hedges – nicht fortgeführter Geschäftsbereich	8	- 1
	7	- 4
Saldo der im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen – sonstiges Ergebnis (nach Steuern)	- 615	2.347
Gesamtergebnis	- 2.966	2.120
Gesamtergebnis		
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Gesamtergebnis	- 3.007	2.077
davon Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber	25	25
davon den nicht beherrschenden Anteilen zurechenbares Gesamtergebnis	16	18
Den Aktionären der Deutschen Bahn AG zurechenbares Gesamtergebnis der Periode aus		
fortgeführten Geschäftsbereichen	- 2.652	2.313
nicht fortgeführtem Geschäftsbereich	- 355	- 236

¹⁾ Zahlen aufgrund Ausweis DB Arriva als **nicht fortgeführter Geschäftsbereich** 231f. angepasst.

²⁾ Seit dem 1. Januar 2023 werden Effekte aus der Dieselpreisabsicherung nicht mehr im Gesamtergebnis (Position »Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden«) ausgewiesen, sondern außerhalb des Gesamtergebnisses im Eigenkapital (Position »* während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse«). Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2022 hätte ein um 109 Mio. € höheres Gesamtergebnis ergeben.

GRI

KONZERN-BILANZ

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	54.037	52.268
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	2.819	2.854
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	408	446
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	62	134
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	2.309	2.273
Derivative Finanzinstrumente	(21)	679	559
Aktive latente Steuern	(16)	652	510
		60.966	59.044
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	2.099	2.076
Sonstige Beteiligungen und Wertpapiere	(17)	519	502
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	5.447	6.334
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	2.332	2.803
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	52	65
Derivative Finanzinstrumente	(21)	120	189
Flüssige Mittel	(22)	2.631	5.138
Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	(23)	3.306	152
		16.506	17.259
Bilanzsumme		77.472	76.303

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	5.388	4.901
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	2.443	5.489
Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		9.981	12.540
Hybridkapital	(27)	2.002	2.002
Nicht beherrschende Anteile	(27)	143	137
		12.126	14.679
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	33.971	31.186
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	986	933
Derivative Finanzinstrumente	(21)	336	329
Pensionsverpflichtungen	(31)	3.492	2.970
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.877	2.960
Passive Abgrenzungen	(33)	598	526
Passive latente Steuern	(16)	109	241
		42.369	39.145
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	4.137	4.087
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	6.224	7.940
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.998	4.463
Ertragsteuerschulden	(30)	144	243
Derivative Finanzinstrumente	(21)	96	76
Sonstige Rückstellungen	(32)	5.456	4.610
Passive Abgrenzungen	(33)	765	899
Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	(23)	2.157	161
		22.977	22.479
Bilanzsumme		77.472	76.303

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG



FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022 ¹⁾
Ergebnis vor Ertragsteuern		-1.959	1.090
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	(8)	3.912	3.576
Abschreibungen / Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	(9)	77	-29
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	(3), (7)	22	-21
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	(3), (7)	-2	5
Ergebnis aus dem Abgang von konsolidierten Unternehmen	(3), (7)	20	-14
Zins- und Dividendenerträge	(9), (10)	-221	-230
Zinsaufwendungen	(9)	834	536
Fremdwährungsergebnis		-3	-9
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-9	7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ²⁾		2.434	1.509
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		134	-192
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten		-1.845	48
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		3.394	6.276
Erhaltene Zinsen		149	67
Erhaltene (+) / gezahlte (-) Dividenden und Ausschüttungen		9	9
Gezahlte Zinsen		-630	-391
Gezahlte (-) / erstattete (+) Ertragsteuern		-318	-436
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit fortgeführte Geschäftsbereiche		2.604	5.525
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit nicht fortgeführter Geschäftsbereich		440	119
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.044	5.644
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		192	229
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-16.204	-14.085
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		9.289	8.575
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-105	-92
Einzahlungen aus dem Verkauf und dem Abgang finanzieller Vermögenswerte		77	41
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-318	-883
Einzahlungen (+) / Auszahlungen (-) aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettzahlungsmittel		-1	38
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettzahlungsmittel sowie für den Erwerb von Unternehmensteilen		-	-272
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bilanzierten Unternehmen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bilanzierten Unternehmen		-1	-3
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit fortgeführte Geschäftsbereiche		-7.071	-6.452
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit nicht fortgeführter Geschäftsbereich		-310	-148
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-7.381	-6.600
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen	(25)	1.125	1.985
Gewinnausschüttung an Gesellschafter	(26)	-650	-
Gewinnausschüttungen an nicht beherrschende Anteile und Vergütungsanspruch der Hybridkapitalgeber		-35	-34
Auszahlungen für die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten		-1.021	-935
Auszahlung für die Tilgung von IFRIC-12-Leasingverbindlichkeiten		-17	-17
Einzahlungen aus der Begebung von Senioranleihen		3.010	3.083
Auszahlungen für die Tilgung von Senioranleihen		-1.886	-1.596
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von zinslosen Darlehen des Bundes		-155	-157
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper ³⁾		2.388	114
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten ³⁾		-306	-803
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit fortgeführte Geschäftsbereiche		2.453	1.640
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit nicht fortgeführter Geschäftsbereich		-123	-79
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		2.330	1.561
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		-2.007	605
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	5.138	4.591
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		0	-
Veränderung der flüssigen Mittel der zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte	(23)	-431	-14
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		-69	-44
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	2.631	5.138

¹⁾ Zahlen aufgrund Ausweis DB Arriva als **nicht fortgeführter Geschäftsbereich** ~~231f~~ 231f, angepasst.

²⁾ Einschließlich Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen.

³⁾ Einschließlich der Veränderung der kurzfristigen Bankschulden zwischen den Stichtagen.

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

	Rücklagen								Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG	Hybridkapital	Nicht beherrschende Anteile	Eigenkapital
in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	Summe					
Stand per 01.01.2022	2.150	3.546	25	5	- 87	- 2.499	- 12	978	5.357	8.485	2.002	134	10.621
⊕ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	1.985	-	-	-	-	-	1.985	-	1.985	-	-	1.985
⊖ Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1	- 1
⊖ Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 25	- 9	- 34
⊖ Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	- 413	-	-	-	-	-	- 413	413	-	-	-	-
⊕ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse ¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⊕ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	0	0	- 7	- 7	-	- 5	- 12
⊕ Gesamtergebnis	-	0	24	- 9	275	2.061	-	2.351	- 274	2.077	25	18	2.120
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	- 274	- 274	25	22	- 227
davon Währungsänderungen	-	-	24	-	-	-	-	24	-	24	-	- 5	19
davon latente Steuern	-	-	-	-	- 4	- 102	-	- 106	-	- 106	-	-	- 106
davon Fair-Value-Änderungen/Reklassifizierungen	-	-	-	0	279	-	-	279	-	279	-	-	279
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	2.163	-	2.163	-	2.163	-	1	2.164
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	- 9	-	-	-	- 9	-	- 9	-	-	- 9
Stand per 31.12.2022	2.150	5.118	49	- 4	188	- 438	- 12	4.901	5.489	12.540	2.002	137	14.679

¹⁾ Seit dem 1. Januar 2023 werden Effekte aus der Dieselpreisabsicherung nicht mehr im Gesamtergebnis (Position »Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden«) ausgewiesen, sondern außerhalb des Gesamtergebnisses im Eigenkapital (Position »⊕ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse«). Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2022 hätte ein um 109 Mio. € höheres Gesamtergebnis ergeben.

Konzern-Eigenkapitalspiegel

	Rücklagen								Eigenkapital der Aktionäre der Deutschen Bahn AG		Nicht beherrschende Anteile		
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Fair Value Wert papiere und Beteiligungen	Fair Value Cashflow-Hedges	Neubewertung Pensionen	sonstige Veränderungen	Summe	Erwirtschaftete Ergebnisse	Hybridkapital		Eigenkapital	
in Mio. €													
Stand per 01.01.2023	2.150	5.118	49	- 4	188	- 438	- 12	4.901	5.489	12.540	2.002	137	14.679
+ Kapitalerhöhung / Kapitalzuführung	-	1.125	-	-	-	-	-	1.125	-	1.125	-	-	1.125
- Kapitalherabsetzung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dividendenzahlung / Vergütung Hybridkapital	-	-	-	-	-	-	-	-	- 650	- 650	- 25	- 10	- 685
- Entnahme aus der Kapitalrücklage	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse ¹⁾	-	-	-	-	- 28	-	-	- 28	-	- 28	-	-	- 28
+ Übrige Veränderungen	-	-	-	-	-	-	- 2	- 2	3	1	-	0	1
+ Gesamtergebnis	-	-	- 90	3	- 71	- 450	-	- 608	- 2.399	- 3.007	25	16	- 2.966
davon Jahresergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	- 2.399	- 2.399	25	23	- 2.351
davon Währungsänderungen	-	-	- 90	-	-	-	-	- 90	-	- 90	-	- 6	- 96
davon latente Steuern	-	-	-	-	7	- 3	-	4	-	4	-	-	4
davon Fair-Value-Änderungen / Reklassifizierungen	-	-	-	0	- 78	-	-	- 78	-	- 78	-	-	- 78
davon Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	-	-	-	-	-	- 447	-	- 447	-	- 447	-	- 1	- 448
davon Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	-	-	-	3	-	-	-	3	-	3	-	-	3
Stand per 31.12.2023	2.150	6.243	- 41	- 1	89	- 888	- 14	5.388	2.443	9.981	2.002	143	12.126

¹⁾ Seit dem 1. Januar 2023 werden Effekte aus der Dieselpreisabsicherung nicht mehr im Gesamtergebnis (Position »Veränderung im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen, die in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden«) ausgewiesen, sondern außerhalb des Gesamtergebnisses im Eigenkapital (Position »⊕ während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse«). Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2022 hätte ein um 109 Mio. € höheres Gesamtergebnis ergeben.

KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

	DB Fernverkehr		DB Regio		DB Cargo		DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. BZW. PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Externe Umsatzerlöse	5.729	4.845	9.536	8.921	5.279	4.998	2.157	2.035	662	593
Interne Umsatzerlöse	167	135	170	118	303	246	4.183	4.231	787	791
Umsatzerlöse	5.896	4.980	9.706	9.039	5.582	5.244	6.340	6.266	1.449	1.384
Externe übrige Erträge ³⁾	340	374	694	857	483	467	824	1.113	154	179
Interne übrige Erträge	156	86	119	101	63	46	255	261	50	41
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	21	5	93	59	57	65	1.745	1.488	131	120
Summe Erträge	6.413	5.445	10.612	10.056	6.185	5.822	9.164	9.128	1.784	1.724
Materialaufwand	-3.483	-3.056	-6.460	-6.162	-3.407	-3.361	-3.480	-2.689	-875	-752
Personalaufwand	-1.444	-1.264	-2.530	-2.367	-2.042	-1.954	-4.102	-3.700	-531	-476
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.003	-736	-988	-908	-810	-764	-2.017	-1.495	-358	-301
EBITDA	483	389	634	619	-74	-257	-435	1.244	20	195
Planmäßige Abschreibungen ⁴⁾	-526	-428	-650	-647	-422	-408	-679	-665	-170	-166
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ⁴⁾	-	-	-6	-3	-1	0	16	22	-	0
EBIT (operatives Ergebnis)	-43	-39	-22	-31	-497	-665	-1.098	601	-150	29
Operativer Zinssaldo ⁵⁾	-87	-36	9	-50	-66	-64	-146	-96	-35	-3
Operatives Ergebnis nach Zinsen⁵⁾	-130	-75	-13	-81	-563	-729	-1.244	505	-185	26
Sachanlagen ⁶⁾	8.930	7.819	5.598	5.754	2.874	3.050	25.193	22.923	4.210	3.847
+ Immaterielle Vermögenswerte ⁶⁾	226	60	486	405	241	217	265	243	77	71
davon Goodwill ⁶⁾	0	0	6	6	0	0	-	11	-	-
+ Vorräte ⁶⁾	255	216	323	431	207	196	339	271	0	0
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ^{6),7)}	36	29	1.307	1.176	710	652	226	189	51	41
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Forderungen aus Planvermögen) ^{6),6)}	556	553	1.464	1.478	220	225	657	682	44	39
- Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben ^{6),6)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
+ Forderungen aus Ertragsteuern ⁶⁾	-	-	1	0	3	0	-	0	-	-
+ Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte ^{6),7)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ^{6),7)}	-337	-444	-523	-657	-535	-494	-810	-823	-116	-107
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten ^{6),7)}	-534	-618	-1.109	-1.435	-224	-215	-985	-853	-171	-191
- Ertragsteuerschulden ⁶⁾	-	-	-2	-1	-6	-5	-	-	-1	0
- Sonstige Rückstellungen ⁶⁾	-29	-22	-4.064	-3.067	-239	-177	-738	-871	-27	-33
- Passive Abgrenzungen ⁶⁾	-524	-499	-438	-342	-16	-20	-167	-164	-93	-97
- Abgegrenzte Verbindlichkeiten ⁵⁾	-127	-107	-192	-179	-210	-212	-325	-297	-32	-28
- Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten ^{6),7)}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Capital Employed^{6),7),8)}	8.452	6.987	2.851	3.563	3.025	3.217	23.655	21.300	3.942	3.542
Netto-Finanzschulden ⁶⁾	5.296	4.179	10	775	2.538	2.627	10.706	9.623	1.280	894
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ⁶⁾	0	0	5	5	28	28	3	3	-	0
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	2	2	0	1	0	-
Brutto-Investitionen ⁶⁾	1.657	1.667	606	716	319	452	10.746	8.969	1.595	1.434
Erhaltene Investitionszuschüsse ⁶⁾	0	-1	-25	-21	-11	-49	-7.916	-7.231	-1.090	-1.037
Netto-Investitionen	1.657	1.666	581	695	308	403	2.830	1.738	505	397
Zugänge im Anlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen (Erwerb von Unternehmen) ⁶⁾	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-
Mitarbeitende ^{1),9)}	20.966	19.139	39.587	37.738	31.359	31.167	56.084	52.510	7.786	6.997

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst; siehe Abschnitt »Veränderungen in der Segmentzuordnung« P 231f. und Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, c) Nicht fortgeführter Geschäftsbereich« P 231f.

²⁾ Betrifft für das Vorjahr den nicht fortzuführenden Geschäftsbereich sowie Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge und die Überleitung des Capital Employed auf die externe Darstellung.

³⁾ Ausgleichsansprüche aus der Strompreisbremse, die aus Energieverbräuchen von Tochterunternehmen des DB-Konzerns entstanden, wurden im Segment DB Energie unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen. Auf Konzernebene verminderte sich der Materialaufwand entsprechend.

⁴⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

⁵⁾ Kennzahl aus dem internen Berichtswesen, keine externe Darstellung.

⁶⁾ Die Konzernsumme »DB-Konzern« für das Jahr 2022 beinhaltet das als nicht fortzuführenden Geschäftsbereich klassifizierte Segment DB Arriva.

⁷⁾ Inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung.

⁸⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen bzw. den Segmentsschulden zugerechnet.

⁹⁾ Die Mitarbeitendenzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).



DB Energie		Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		Systemverbund Bahn		DB Schenker		Konsolidierung Übrige ¹⁾		DB-Konzern bereinigt ¹⁾		Überleitung ^{1), 2)}		DB-Konzern ¹⁾	
2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
1.952	2.451	775	696	-	-	26.090	24.539	19.104	27.545	-	1	45.194	52.085	-3	0	45.191	52.085
2.018	1.749	6.054	5.427	-13.591	-12.576	91	121	23	59	-114	-180	-	-	-	-	-	-
3.970	4.200	6.829	6.123	-13.591	-12.576	26.181	24.660	19.127	27.604	-114	-179	45.194	52.085	-3	0	45.191	52.085
386	31	460	460	-357	-	2.984	3.481	325	252	-18	-	3.291	3.733	63	424	3.354	4.157
18	17	1.969	1.656	-2.561	-2.108	69	100	13	12	-82	-112	-	-	-	-	-	-
32	27	1.013	888	1.526	1.457	4.618	4.109	8	7	-	-1	4.626	4.115	-	-	4.626	4.115
4.406	4.275	10.271	9.127	-14.983	-13.227	33.852	32.350	19.473	27.875	-214	-292	53.111	59.933	60	424	53.171	60.357
-3.852	-3.818	-3.809	-3.354	11.380	10.294	-13.986	-12.898	-11.507	-19.249	69	130	-25.424	-32.017	148	0	-25.276	-32.017
-167	-154	-4.448	-4.137	-	-	-15.264	-14.052	-4.068	-4.101	1	-	-19.331	-18.153	-273	-135	-19.604	-18.288
-145	-118	-1.723	-1.599	3.430	2.811	-3.614	-3.110	-1.989	-2.013	124	143	-5.479	-4.980	-173	-57	-5.652	-5.037
242	185	291	37	-173	-122	988	2.290	1.909	2.512	-20	-19	2.877	4.783	-238	232	2.639	5.015
-77	-82	-622	-581	75	70	-3.071	-2.907	-780	-670	3	3	-3.848	-3.574	-12	-5	-3.860	-3.579
-2	-	-7	-2	7	-	7	17	0	-1	-	-	7	16	-59	-13	-52	3
163	103	-338	-546	-91	-52	-2.076	-600	1.129	1.841	-17	-16	-964	1.225	-309	214	-1.273	1.439
10	-6	-191	-110	-	-	-506	-365	-60	-60	-54	-42	-620	-467	-	-	-	-
173	97	-529	-656	-91	-52	-2.582	-965	1.069	1.781	-71	-58	-1.584	758	-	-	-	-
1.145	1.133	3.310	3.234	-967	-917	50.293	46.843	3.747	3.702	-3	-22	54.037	50.523	-	1.745	54.037	52.268
1	1	120	288	-94	-84	1.322	1.201	1.498	1.529	-1	-1	2.819	2.729	-	125	2.819	2.854
-	-	27	28	-	-	33	45	1.195	1.227	-	-	1.228	1.272	-	0	1.228	1.272
192	203	804	722	-43	-37	2.077	2.002	22	10	-	-	2.099	2.012	-	64	2.099	2.076
128	167	562	441	-	-	3.020	2.695	2.399	3.353	-	-	5.419	6.048	28	286	5.447	6.334
157	192	1.456	1.447	-1.634	-1.545	2.920	3.071	914	870	3.245	-85	7.079	3.856	-2.550	1.102	4.529	4.958
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-784	-683	-784	-683
-	0	13	3	-	-	17	3	35	53	-	-	52	56	-	9	52	65
-	-	0	0	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	3.306	152	3.306	152
-450	-497	-790	-798	-	-	-3.561	-3.820	-2.660	-3.395	-	-	-6.221	-7.215	-3	-725	-6.224	-7.940
-63	-90	-1.039	-897	1.630	1.541	-2.495	-2.758	-599	-687	-2.102	86	-5.196	-3.359	212	-2.037	-4.984	-5.396
-	-	-30	-25	-	-	-39	-31	-108	-177	3	8	-144	-200	-	-43	-144	-243
-31	-31	-2.734	-2.686	-	-	-7.862	-6.887	-471	-475	-	-	-8.333	-7.362	-	-208	-8.333	-7.570
-1	-1	-98	-69	3	3	-1.334	-1.189	-29	-19	-	-	-1.363	-1.208	-	-217	-1.363	-1.425
-14	-12	-418	-401	-	-	-1.318	-1.236	-630	-658	-	-	-1.948	-1.894	1.948	1.894	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2.157	-161	-2.157	-161
1.064	1.065	1.156	1.259	-1.105	-1.039	43.040	39.894	4.118	4.106	1.142	-14	48.300	43.986	-	1.303	48.300	45.289
688	699	11.118	8.131	-	-	31.636	26.928	1.058	924	-	-	32.694	27.852	1.259	975	33.953	28.827
-	-	361	357	-	-	397	393	11	10	-	-	408	403	-	43	408	446
-	-	6	-11	-	-	8	-8	1	1	-	-	9	-7	-	-	9	-7
329	303	784	724	-119	-113	15.917	14.152	950	946	-	-	16.867	15.098	227	255	17.094	15.353
-241	-228	-3	-7	-	-	-9.286	-8.574	-3	-	-	-	-9.289	-8.574	-23	-29	-9.312	-8.603
88	75	781	717	-119	-113	6.631	5.578	947	946	-	-	7.578	6.524	204	226	7.782	6.750
-	-	-	-	-	-	2	-	-	499	-	-	2	499	-	-	2	499
2.055	1.943	61.876	59.992	-	-	219.713	209.486	72.710	76.591	-	-	292.423	286.077	-	-	292.423	286.077

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten → 226

Informationen nach Regionen → 228

Grundlagen und Methoden → 228

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung → 233

Erläuterungen zur Bilanz → 242

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung → 265

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

nach Geschäftssegmenten → 266

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente → 268

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten → 271

Sonstige Angaben → 272

Informationen nach Regionen

	Externe Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte ¹⁾		Capital Employed ¹⁾		Brutto-Investitionen		Netto-Investitionen		Mitarbeitende ¹⁾	
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Deutschland	28.843	29.003	52.644	48.935	43.691	40.236	16.062	14.273	6.782	5.709	221.114	212.188
Europa (ohne Deutschland) ²⁾	9.063	11.681	3.293	5.087	2.584	3.868	827	801	799	762	39.624	40.849
Asien/ Pazifik	3.822	5.983	1.354	1.408	1.130	1.120	180	247	176	247	17.191	18.006
Nordamerika	2.746	4.417	659	750	808	1.025	121	106	121	106	10.853	11.299
Übrige Welt	720	1.001	62	58	94	93	23	39	23	39	3.641	3.735
Konsolidierung	-	-	-1.066	-1.024	-7	-1.053	-119	-113	-119	-113	-	-
DB-Konzern bereinigt ²⁾	45.194	52.085	56.946	55.214	48.300	45.289	17.094	15.353	7.782	6.750	292.423	286.077
Überleitung	-3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DB-Konzern ²⁾	45.191	52.085	56.946	55.214	48.300	45.289	17.094	15.353	7.782	6.750	292.423	286.077

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.²⁾ Werte 2022 für externe Umsatzerlöse und Mitarbeitende aufgrund Ausweisänderung von DB Arriva als nicht fortgeführter Geschäftsbereich § 231f. angepasst.

GRUNDLAGEN UND METHODEN

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen DB-Konzern) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernexternen Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten in der Eisenbahninfrastruktur und im Personenverkehr maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Güterverkehr europaweit und im Bereich Logistik weltweit aufgestellt.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gem. § 2 Abs. 11 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzern-Abschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 20. März 2024 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzern-Abschluss wird auf der Grundlage des § 315e HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das IFRS Interpretations Committee erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und grundsätzlich unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

Im Oktober 2023 wurde der Vertrag zum Verkauf aller verbliebenen Tochtergesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva unterzeichnet. Mit der Anwendung des IFRS 5 »Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche« wird DB Arriva bis zum Vollzug des Verkaufsprozesses als nicht fortgeführter Geschäftsbereich ausgewiesen und stellt fortan kein Geschäftssegment gem. IFRS 8 mehr da. Der Begriff Konzern im Abschluss des DB-Konzerns wird nachfolgend grundsätzlich für fortgeführte Geschäftsbereiche genutzt. Eine hiervon abweichende Verwendung des Begriffs wird durch gesonderte Erläuterungen kenntlich gemacht.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Posten dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtsjahres realisiert werden oder fällig sind. Die Erläuterungen zur Bilanz berücksichtigen die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzern-Abschluss der DB AG werden die DB AG und alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) ab dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt, nach IFRS 10 vollkonsolidiert.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3 nach der Erwerbsmethode.

Das Eigenkapital der Konzernaktionäre wird getrennt von den nicht beherrschenden Anteilen am Eigenkapital von Tochtergesellschaften ausgewiesen. Die Höhe dieses Anteils ergibt sich aus den nicht beherrschenden Anteilen im Zeitpunkt der Erstkonsolidierung sowie der auf diesen Anteil entfallenden Änderung des Eigenkapitals nach diesem Zeitpunkt.

Die nicht beherrschenden Anteile ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Konzerninterne Schuldverhältnisse bzw. Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode i. S. d. IFRS 3 konsolidiert worden.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Geschäfts- oder Firmenwert (Goodwill) ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag nach nochmaliger Prüfung unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits vollkonsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden als Eigenkapitaltransaktionen bilanziert. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die Partner Rechte am Nettovermögen des Unternehmens besitzen.

Als gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) gelten Vereinbarungen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden und bei der die gemeinschaftlich Tätigen Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden auch Gesellschaften, an denen der DB-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote z. B. aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der At-Equity-Bilanzierung nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen) einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Bei gemeinschaftlichen Tätigkeiten sind die Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen anteilig zu bilanzieren.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung nach IAS 21 (Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse) bzw. nach IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationländern) bei Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationland haben. Bei der Währungsumrechnung der Ertrags- und Aufwandsposten wurden die Erleichterungen des IAS 21.40 (Anwendung von Durchschnittskursen einer Periode) herangezogen.

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationland.

Der Konzern-Abschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung); die Abschlüsse von Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden nach IAS 21 in die Berichtswährung umgerechnet.

Für die Währungsumrechnung wurden u. a. folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
1 € ENTSpricht	2023	2022	2023	2022
Australischer Dollar (AUD)	1,62630	1,56930	1,62889	1,51653
Kanadischer Dollar (CAD)	1,46420	1,44400	1,45974	1,36975
Schweizer Franken (CHF)	0,92600	0,98470	0,97174	1,00475
Renminbi Yuan (CNY)	7,85090	7,35820	7,66013	7,07898
Dänische Krone (DKK)	7,45290	7,43650	7,45099	7,43955
Britisches Pfund (GBP)	0,86905	0,88693	0,86984	0,85268
Hongkong-Dollar (HKD)	8,63140	8,31630	8,46748	8,24745
Japanischer Yen (JPY)	156,33000	140,66000	151,95065	138,02515
Norwegische Krone (NOK)	11,24050	10,51380	11,42476	10,09953
Polnischer Zloty (PLN)	4,33950	4,68080	4,54169	4,68564
Schwedische Krone (SEK)	11,09600	11,12180	11,47431	10,62887
Singapur-Dollar (SGD)	1,45910	1,43000	1,45242	1,45127
US-Dollar (USD)	1,10500	1,06660	1,08157	1,05335

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

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

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

Als Betreiber kritischer Infrastruktur und als Flächenorganisation ist der DB-Konzern potenziell stark von den möglichen Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Finanzielle Auswirkungen von Extremwetterlagen werden bereits im Rahmen von Großschadensereignissen erfasst.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

A) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ERSTMALIG VERBINDLICH FÜR BERICHTS-PERIODEN AB DEM 1. JANUAR 2023 ANZUWENDEN SIND ODER VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

Im Berichtsjahr wurden im Konzern-Abschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen erstmals berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2023 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

B) STANDARDS, ÜBERARBEITUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN, DIE ZUM BERICHTSJAHRESENDE VERABSCHIEDET WAREN, JEDOCH NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEN SIND UND NICHT VORZEITIG ANGEWENDET WERDEN

2023 wurden verschiedene neue Rechnungslegungsstandards und Interpretationen veröffentlicht, die aber für Berichtsperioden bis zum 31. Dezember 2023 nicht verpflichtend sind. Sie wurden vom DB-Konzern nicht vorzeitig angewendet. Die Auswirkungen aus den neuen Regelungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

(GRI) VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Mit Unterzeichnung der verbindlichen Vereinbarung über den Verkauf aller Tochtergesellschaften des Segments DB Arriva im Oktober 2023 wird der Unternehmensbereich als nicht fortgeführter Geschäftsbereich [231f.](#) nach IFRS 5 klassifiziert und als solcher ausgewiesen. DB Arriva wird seit dem Berichtsjahr nicht mehr als Segment im Konzern-Abschluss des DB-Konzerns ausgewiesen. Die Segmentberichterstattung per 31. Dezember 2023 wurde entsprechend angepasst:

- **Zeitraumbezogene Werte:** Anpassung der Vorjahreszahlen in der Spalte DB-Konzern.
- **Stichtagsbezogene Werte:** keine Anpassung der Vorjahreszahlen in der Spalte DB-Konzern, Werte des ehemaligen Segments DB Arriva wurden in der Spalte Überleitung ausgewiesen.
- **Brutto- und Netto-Investitionen sowie Investitionszuschüsse:** Ausweis der Werte des ehemaligen Segments DB Arriva bis Oktober 2023 sowie des Vorjahres in der Spalte Überleitung.
- **Mitarbeitende:** Anpassung der Vorjahreszahl in der Spalte DB-Konzern, keine Überleitung der Werte des ehemaligen Segments DB Arriva.

Das fortgeführte Geschäft des DB-Konzerns setzt sich nun allein aus den verbliebenen acht Segmenten zusammen.

Einführung Konzernumlage

Seit dem 1. Januar 2023 werden die umlagefähigen Kosten für die verschiedenen Governancefunktionen der Konzernleitung teilweise über eine Konzernumlage den Segmenten weiterbelastet. Dadurch hat sich das Ergebnis des Segments Beteiligungen/Sonstige per 31. Dezember 2023 um 335 Mio. € verbessert und bei den anderen Segmenten (im Wesentlichen DB Netze Fahrweg: 157 Mio. €, DB Regio: 50 Mio. €, DB Fernverkehr: 44 Mio. €, DB Cargo: 30 Mio. €, DB Netze Personenbahnhöfe: 23 Mio. €) entsprechend verschlechtert.

(GRI) Konsolidierungskreis und Beteiligungen an anderen Unternehmen

A) TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Nach IFRS 3 bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen nicht beherrschenden Anteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte bzw. Gruppen von Vermögenswerten, die gem. IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden, mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Der Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns hat sich wie folgt entwickelt:

	Deutschland 2023	Übrige Welt 2023	Insgesamt 2023	Insgesamt 2022
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	103	398	501	523
Zugänge	24	3	27	20
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0
Abgänge	- 26	- 32	- 58	- 42
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	- 1	0	- 1	0
Stand per 31.12.	101	369	470	501

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Der DB-Konzern hatte im Berichtsjahr keine Aufwendungen (im Vorjahr: 288 Mio. €) für Unternehmenskäufe nach IFRS 3. Die Zugänge betrafen die erstmalige Vollkonsolidierung der GHT Mobility GmbH Gruppe (GHT), Berlin. Davor wurde GHT at Equity in den Konzernabschluss einbezogen. Aufgrund geänderter gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen sowie vor dem Hintergrund der Finanzierungsbedingungen beherrschte der DB-Konzern die GHT seit dem 1. Januar 2023:

GESELLSCHAFT	Tätigkeitsbereich	Segment
GHT Mobility GmbH Gruppe, Berlin	Betreiben von On-Demand-Verkehren	DB Regio, ab 1. Januar 2023

Der Zugang GHT war für den DB-Konzern nicht wesentlich. Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat GHT einen Umsatz von 2 Mio. € sowie ein Ergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

Aufgrund der Entscheidung der DB AG, sich als Mehrheitseigentümer aus dem Unternehmen zurückzuziehen und keine weiteren finanziellen Mittel bereitzustellen, hat die GHT Anfang Mai 2023 Insolvenz angemeldet.

Die Zugänge enthielten darüber hinaus drei Gründungen.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um die GHT, sieben Verschmelzungen, zehn Liquidationen sowie 17 Verkäufe (im Wesentlichen Gesellschaften aus dem ehemaligen Segment DB Arriva in Dänemark, Serbien und Polen, deren Verkauf bereits vollständig und unabhängig vom Verkauf der verbliebenen Gesellschaften im Oktober 2023 vollzogen wurde, sowie Gesellschaften in Russland aus dem Segment DB Schenker). Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelabfluss von 15 Mio. € (im Vorjahr: Zahlungsmittelzufluss von 47 Mio. €).

Im Berichtsjahr gab es wie im Vorjahr keine wesentlichen Ergebnisauswirkungen aufgrund des Verlusts der Beherrschung.

Aus der Entkonsolidierung von GHT hat sich ein Abgangsverlust von 15 Mio. € und aus dem Verkauf der Gesellschaften in Russland ein Abgangsverlust von 5 Mio. € ergeben. Die Ergebnisse werden in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ([Anhangziffer \(7\)](#) [239f.](#)) bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen ([Anhangziffer \(3\)](#) [235](#)) ausgewiesen. Darüber hinaus entstand ein Abgangsverlust aus nicht fortgeführten Unternehmen von 13 Mio. €.

Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Insgesamt waren die Auswirkungen aus den im Vergleich zum Vorjahr eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nicht wesentlich und sind in der folgenden Übersicht dargestellt:

in Mio. €	DB-Konzern 01.01. bis 31.12. 2023	davon aus Konsolidie- rungskreis- zugängen	Beträge für Konsolidie- rungskreis- abgänge
Umsatzerlöse	45.191	412	- 295
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	4.626	0	0
Gesamtleistung	49.817	412	- 295
Sonstige betriebliche Erträge	3.354	83	- 3
Materialaufwand	- 25.276	- 230	202
Personalaufwand	- 19.604	- 121	53
Planmäßige Abschreibungen, Amortisationen und Wertminderungen	- 3.912	- 96	7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.652	- 125	19
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 1.273	- 77	- 17
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	9	0	0
Zinsergebnis	- 617	- 8	0
Übriges Finanzergebnis	- 78	0	- 9
Finanzergebnis	- 686	- 8	- 9
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.959	- 85	- 26
Ertragsteuern	- 73	4	1
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen	- 2.032	- 81	- 25
Jahresergebnis nach Ertragsteuern aus nicht fortgeführtem Geschäftsbereich	- 319	-	21
Jahresergebnis nach Ertragsteuern	- 2.351	- 81	- 4

Die Umsatzerlöse aus Konsolidierungskreisänderungen betrafen:

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Umsatzerlöse aus	
	Konsolidie- rungskreis- zugängen	Konsolidie- rungskreis- abgängen
USA-Truck-Gruppe, Van Buren/USA ¹⁾	409	-
GHT-Mobility-GmbH-Gruppe, Berlin	2	-
Les-Tripoteurs-Gruppe, Rennes/Frankreich ¹⁾	1	-
Bitergo, Dortmund ¹⁾	0	-
MTS-Markentechnik-Gruppe, Rülzheim ¹⁾	-	242
ELAG Emder Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ¹⁾ und EVAG Emder Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ¹⁾	-	37
Etihad Rail DB Operations LLC, Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate ¹⁾	-	8
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	-	5
AO Schenker, Moskau/Russland Schenker Business Services OOO, Moskau/Russland	-	3
Insgesamt	412	295

¹⁾ Im Vorjahr unterjährig erworben/verkauft.

B) GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN, ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

	Deutsch- land 2023	Übrige Welt 2023	Ins- gesamt 2023	Ins- gesamt 2022
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand per 01.01.	11	10	21	25
Zugänge	1	0	1	1
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	- 1	0	- 1	- 5
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand per 31.12.	11	10	21	21
AT EQUITY BILANZIERT ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand per 01.01.	48	37	85	83
Zugänge	2	0	2	9
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	- 1	0	- 1	- 6
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	- 4	- 1	- 5	- 1
Stand per 31.12.	45	36	81	85
UNTERNEHMEN MIT GEMEINSAMER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT				
Stand per 01.01.	0	0	0	1
Zugänge	0	0	0	0
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	- 1
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand per 31.12.	0	0	0	0

Sämtliche Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Unternehmen mit gemeinsamer Geschäftstätigkeit sind aus Sicht des DB-Konzerns sowohl einzeln als auch zusammen betrachtet unwesentlich.

C) NICHT FORTGEFÜHRTER GESCHÄFTSBEREICH

Die DB AG hat am 16. Oktober 2023 die Vereinbarung über den Verkauf aller verbliebenen Tochtergesellschaften des Segments DB Arriva an I Squared Capital, Miami/USA, unterzeichnet. Damit erfüllte das ehemalige Segment DB Arriva die Klassifizierungskriterien nach IFRS 5 für einen Ausweis als nicht fortgeführter Geschäftsbereich. Vorbehaltlich der regulären Vollzugsbedingungen wird der Abschluss der Verkaufstransaktion in 2024 erwartet.

Für den nicht fortgeführten Geschäftsbereich wurde das Ergebnis separat in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und die einzelnen Cash-flows je Kategorie separat in der Konzern-Kapitalflussrechnung ausgewiesen. Die Finanzinformationen wurden für das Vorjahr in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung und Konzern-Kapitalflussrechnung gem. IFRS 5 entsprechend angepasst. In der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2023 erfolgte der Ausweis der auf den nicht fortgeführten Geschäftsbereich entfallenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten separat. Mit Klassifizierung wurden zudem die planmäßigen Abschreibungen der Vermögenswerte innerhalb des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs eingestellt.

Die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023
Sachanlagen	1.362
Immaterielle Vermögenswerte	81
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	32
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2
Vorräte	68
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.299
Derivative Finanzinstrumente	0
Flüssige Mittel	445
Aktive latente Steuern	17
Vermögenswerte	3.306
Finanzschulden	536
Übrige Verbindlichkeiten	1.011
Derivative Finanzinstrumente	0
Pensionsverpflichtungen	47
Sonstige Rückstellungen	224
Passive Abgrenzungen	243
Passive latente Steuern	96
Schulden	2.157

Per 31. Dezember 2023 bestanden Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen i. H. v. 33 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 27 Mio. €).

Von den flüssigen Mitteln entfallen per 31. Dezember 2023 320 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 329 Mio. €) auf Gesellschaften, die im Wesentlichen aufgrund von Vorgaben der Rail-Franchises im Vereinigten Königreich verfügungsbeschränkt sein können.

Im Einzelnen setzte sich das Ergebnis nach Ertragsteuern aus dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	4.018	4.212
Sonstige Erträge, Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen, Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen, übriges Finanzergebnis	293	412
Aufwendungen	- 4.208	- 4.783
Ergebnis vor Ertragsteuern aus dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich	103	- 159
Ertragsteuern	9	- 15
Wertminderungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich	- 431	-
Ergebnis nach Ertragsteuern aus dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich	- 319	- 174

Die Mitarbeitendenzahl ohne Auszubildende und dual Studierende (Teilzeitkräfte auf Vollzeitpersonen umgerechnet) betrug für den nicht fortgeführten Geschäftsbereich per 31. Dezember 2023: 34.358 (per 31. Dezember 2022: 38.059).

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt außer auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer sehr guten Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der Schlussbilanz des Berichtsjahres für die fortgeführten Geschäftsbereiche und für das Vorjahr inkl. des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Sachanlagen	54.037	52.268	+1.769	+3,4
* Immaterielle Vermögenswerte/ Goodwill	2.819	2.854	- 35	-1,2
* Vorräte	2.099	2.076	+ 23	+1,1
* Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.447	6.334	- 887	-14,0
* Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4.641	5.076	- 435	- 8,6
= Forderungen aus Planvermögen	- 112	- 118	+ 6	+5,1
= Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben (ohne Forderungen aus Finance Lease)	- 784	- 683	- 101	+14,8
* Forderungen aus Ertragsteuern	52	65	- 13	-20,0
* Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte	3.306	152	+ 3.154	-
= Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 6.224	- 7.940	+1.716	-21,6
= Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 4.984	- 5.396	+ 412	-7,6
= Ertragsteuerschulden	- 144	- 243	+ 99	-40,7
= Sonstige Rückstellungen	- 8.333	- 7.570	- 763	+10,1
= Passive Abgrenzungen	- 1.363	- 1.425	+ 62	-4,4
= Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	- 2.157	- 161	- 1.996	-
Capital Employed	48.300	45.289	+ 3.011	+ 6,6

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

in Mio. €	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 1.273	1.439	- 2.712	-
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	- 4	- 15	+ 11	+73,3
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	22	6	+ 16	-
Trassenpreisförderung zur Bewältigung der Corona-Pandemie	-	- 316	+ 316	+100
Anpassung Rückstellungen / Forderungen Havarie Tunnel	- 30	- 38	+ 8	+21,1
Strompreisbremse	- 163	-	- 163	-
Restrukturierung / personalvertragliche Verpflichtungen	332	88	+ 244	-
Zuführung Rückstellung ökologische Altlasten	67	-	+ 67	-
Anpassung von Rückstellungen für Rückbauverpflichtungen sowie Wertaufholung Grundstücke	19	21	- 2	-9,5
Abschreibung auf Vermögenswerte zur Veräußerung	-	11	- 11	-100
Sonstiges	56	24	+ 32	+133
Operatives Ergebnis (EBIT) bereinigt um Sondereffekte	- 974	1.220	- 2.194	-
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	10	5	+ 5	+100
EBIT bereinigt	- 964	1.225	- 2.189	-
Planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen	3.912	3.576	+ 336	+9,4
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	- 10	- 5	- 5	-100
Sondereffekte auf planmäßige Abschreibungen, erfasste Wertminderungen/-aufholungen	- 61	- 13	- 48	-
EBITDA bereinigt	2.877	4.783	- 1.906	-39,8

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. €	2023	davon EBIT-wirksam	2022	davon EBIT-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
Systemverbund Bahn	- 166	- 157	218	225
DB Schenker	- 142	- 142	- 6	- 6
Konsolidierung Übrige	-	-	-	-
DB-Konzern	- 308	- 299	212	219

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
ROCE in %	- 2,0	2,7	-	-

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
Insgesamt	45.191	52.085
⊕ Sondereffekte	3	0
⊕ Konsolidierungskreiseffekte	- 412	- 295
⊕ Währungskurseffekte	463	-
Insgesamt – vergleichbar	45.245	51.790

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 ¹⁾
Personenverkehrsverträge	84.804	87.183
Logistik- und Güterverkehrsverträge ²⁾	337	304
Übrige Verträge ²⁾	1.588	1.657
Insgesamt	86.729	89.144

¹⁾ Werte einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs.

²⁾ 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 Vermögenswerten¹⁾ 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	-	-
Stand per 31.12.	111	96

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
Stand per 31.12.	1.035	1.290
davon langfristig	259	213

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

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
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	0	0
Verkauf von Material und Energie	135	167
Sonstige Leistungen für Dritte	617	539
	752	706
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	197	176
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	351	281
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	120	116
Übrige Investitionszulagen	0	0
Erträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen	0	0
Übrige staatliche Zuschüsse	752	1.528
	872	1.644
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
ÜBRIGE ERTRÄGE		
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
	740	790
Insgesamt	3.354	4.157
± Sondereffekte	- 63	- 424
± Konsolidierungskreiseffekte	- 83	- 3
± Währungskurseffekte	5	-
Insgesamt - vergleichbar	3.213	3.730

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
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
AUFWENDUNGEN FÜR ENERGIE		
Strom	2.646	2.872
Stromsteuer	124	151
Diesel, sonstige Treibstoffe	832	1.019
Sonstige Energien	291	509
Energiepreiserivate	21	- 310
	3.914	4.241
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	279	419
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 111	- 91
	4.082	4.569
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	13.220	20.803
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	550	472
Provisionen	198	166
AUFWENDUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT DER NUTZUNG VON INFRASTRUKTUR		
Nutzung Trassen	139	108
Nutzung Stationen	2	1
Nutzung örtliche Anlagen	-	-
	141	109
Sonstige bezogene Leistungen	1.099	858
	15.208	22.408
Aufwendungen für Instandhaltung / Erstellung	5.986	5.040
Insgesamt	25.276	32.017
± Sondereffekte	148	0
± Konsolidierungskreiseffekte	- 230	- 202
± Währungskurseffekte	298	-
Insgesamt - vergleichbar	25.492	31.815

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 Vorstandsvermögen betrugen 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
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmende	15.215	14.019
für zugewiesene Beamt:innen	621	688
	15.836	14.707
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmende	2.821	2.626
für zugewiesene Beamt:innen	144	164
Aufwendungen zur Personalanpassung	272	182
Aufwendungen für Altersversorgung	531	609
	3.768	3.581
Insgesamt	19.604	18.288
± Sondereffekte	- 273	- 135
± Konsolidierungskreiseffekte	- 121	- 53
± Währungskurseffekte	82	-
Insgesamt - vergleichbar	19.292	18.100

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 für 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:

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

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 zeitan- teilig 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:

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

(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 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 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« 226f.

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 Systemverbunds 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-

schaftsjahr 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 Finanzingskonzept 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
Insgesamt	3.912	3.576
± Sondereffekte	- 71	- 18
± Konsolidierungskreiseffekte	- 96	- 7
± Währungskurseffekte	18	-
Insgesamt – vergleichbar	3.763	3.551

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
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACHTEN		
Aufwendungen aus Leasing	887	823
Variable Leasingaufwendungen	21	18
	908	841
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
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	780	658
Sonstige Kommunikationsdienste	46	44
Sonstige Serviceleistungen	1.003	999
	1.829	1.701
Aufwendungen aus Schadenersatz	223	211
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	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
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	147	134
Konzessionskosten für Personenverkehr	-	-
Sonstiger personalbezogener Aufwand	232	204
Sonstige übrige Aufwendungen	553	480
	932	818
Insgesamt	5.652	5.037
± Sondereffekte	- 173	- 57
± Konsolidierungskreiseffekte	- 125	- 19
± Währungskurseffekte	48	-
Insgesamt – vergleichbar	5.402	4.961

¹⁾ 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
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Container Terminal Enns GmbH, Enns/Österreich	1	1
Übrige	-1	-1
	0	0
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
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
	9	-7
Insgesamt	9	-7

(9) ZINSEERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
ZINSERTRÄGE		
Nettozinsertrag Pensionsrückstellungen	19	4
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	132	53
Erträge aus Wertpapieren	1	1
Operative Zinserträge	152	58
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	65	168
	217	226
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-543	-393
Nettozinsaufwand Pensionsrückstellungen	-128	-61
Zinsaufwand für Leasingverbindlichkeiten	-110	-78
Operativer Zinsaufwand	-781	-532
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-53	-45
	-834	-577
Insgesamt	-617	-351
± Sondereffekte	9	7
± Konsolidierungskreiseffekte	8	0
± Währungskurseffekte	-3	-
Insgesamt - vergleichbar	-603	-344
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
Insgesamt	-78	9
± Sondereffekte	-	-
± Konsolidierungskreiseffekte	0	-9
± Währungskurseffekte	-16	-
Insgesamt - vergleichbar	-94	0

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 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
Tatsächliche Ertragsteuern	-265	-447
Latenter Steuerertrag (im Vorjahr: latenter Steueraufwand)	192	-696
Ertragsteuern	-73	-1.143

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
Erwarteter Steuerertrag (+) / Steueraufwand (-)	611	- 332
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
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 73	- 1.143
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 Regierung 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
Insgesamt	74	8	11

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
ERGEBNIS JE AKTIE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	- 5,58	- 0,64
verwässert	- 5,58	- 0,64
ERGEBNIS JE AKTIE - FORTGEFÜHRTE GESCHÄFTSBEREICHE (IN €/AKTIE)		
unverwässert	- 4,84	- 0,23
verwässert	- 4,84	- 0,23
ERGEBNIS JE AKTIE - NICHT FORTGEFÜHRTER GESCHÄFTSBEREICH (IN €/AKTIE)		
unverwässert	- 0,74	- 0,41
verwässert	- 0,74	- 0,41

Erläuterungen zur Bilanz

Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die nachfolgenden Erläuterungen zu den Bilanzpositionen per 31. Dezember 2023 auf die fortgeführten Geschäftsbereiche und per 31. Dezember 2022 auf fortgeführte und nicht fortgeführte Geschäftsbereiche. Insofern ist die Vergleichbarkeit zu den jeweiligen Vorjahresendwerten teilweise eingeschränkt.

(13) SACHANLAGEN

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

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

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

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

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

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen

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

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

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

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2023	4.754	14.465	16.186	16.690	39.558	2.345	6.114	8.523	108.635
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-1	0	-	-4	0	-	0	-5
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-	-	1	-	1	-	2
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-1	0	-	-5	0	-1	0	-7
Zugänge	154	983	818	1.563	2.132	112	635	10.350	16.747
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	82	82
Investitionszuschüsse	0	-219	-733	-1.436	-34	-38	-95	-6.728	-9.283
Umbuchungen	16	232	245	236	390	65	130	-1.316	-2
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-203	-464	-11	-3	-2.997	-33	-358	-19	-4.088
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	0	-	-	-	-	-	-	0
Abgänge	-24	-232	-11	-266	-742	-60	-429	102	-1.662
Währungsumrechnungseffekte	1	-45	2	0	28	0	-15	1	-28
Stand per 31.12.2023	4.698	14.719	16.496	16.784	38.331	2.391	5.982	10.995	110.396
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2023	-712	-6.579	-6.221	-13.062	-24.085	-1.570	-4.136	-2	-56.367
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	-	3	0	-	-	3
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	0	-	-1	-	-1
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	-	3	0	1	-	4
Abschreibungen	-50	-921	-206	-330	-1.756	-130	-531	-	-3.924
Wertminderungen	-24	-13	0	-1	-17	-1	-1	-	-57
Wertaufholungen	-	4	0	16	0	0	0	-	20
Umbuchungen	0	-1	0	1	1	-2	2	-1	0
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	65	240	10	1	1.779	22	282	2	2.401
Abgänge	14	162	7	254	691	55	373	-	1.556
Währungsumrechnungseffekte	1	24	-1	0	-24	0	9	0	9
Stand per 31.12.2023	-706	-7.084	-6.411	-13.121	-23.408	-1.626	-4.002	-1	-56.359
Bilanzwert per 31.12.2023	3.992	7.635	10.085	3.663	14.923	765	1.980	10.994	54.037
Bilanzwert per 31.12.2022	4.042	7.886	9.965	3.628	15.473	775	1.978	8.521	52.268

SACHANLAGEN / in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Perso- nen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Insgesamt
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand per 01.01.2022	4.675	13.740	15.928	16.602	38.300	2.294	5.922	7.257	104.718
Änderungen Konsolidierungskreis	7	- 107	-	-	152	- 12	- 4	- 1	35
davon Zugang Konsolidierungskreis	25	39	-	-	424	0	19	1	508
davon Abgang Konsolidierungskreis	- 18	- 146	-	-	- 272	- 12	- 23	- 2	- 473
Zugänge	109	1.096	954	1.404	2.084	119	552	8.463	14.781
Zugang Fremdkapitalkosten	-	-	-	-	-	-	-	61	61
Investitionszuschüsse	- 10	- 195	- 699	- 1.288	- 60	- 30	- 76	- 6.239	- 8.597
Umbuchungen	25	275	13	244	386	37	89	- 1.082	- 13
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	- 5	- 69	0	-	- 408	- 4	- 17	- 1	- 504
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	1	-	-	-	-	0	-	1
Abgänge	- 32	- 226	- 7	- 272	- 764	- 55	- 340	66	- 1.630
Währungsumrechnungseffekte	- 15	- 50	- 3	0	- 132	- 4	- 12	- 1	- 217
Stand per 31.12.2022	4.754	14.465	16.186	16.690	39.558	2.345	6.114	8.523	108.635
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand per 01.01.2022	- 677	- 6.008	- 6.024	- 13.012	- 23.418	- 1.505	- 3.966	- 8	- 54.618
Änderungen Konsolidierungskreis	5	76	-	-	55	8	2	-	146
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	- 19	-	-	- 105	0	- 16	-	- 140
davon Abgang Konsolidierungskreis	5	95	-	-	160	8	18	-	286
Abschreibungen	- 51	- 898	- 204	- 335	- 1.713	- 130	- 498	-	- 3.829
Wertminderungen	-	- 1	0	0	- 3	0	- 1	-	- 5
Wertaufholungen	-	-	-	23	0	0	1	-	24
Umbuchungen	0	0	0	0	- 1	0	3	6	8
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	0	45	0	-	212	2	12	-	271
Abgänge	9	176	5	262	707	51	303	0	1.513
Währungsumrechnungseffekte	2	31	2	0	76	4	8	0	123
Stand per 31.12.2022	- 712	- 6.579	- 6.221	- 13.062	- 24.085	- 1.570	- 4.136	- 2	- 56.367
Bilanzwert per 31.12.2022	4.042	7.886	9.965	3.628	15.473	775	1.978	8.521	52.268
Bilanzwert per 31.12.2021	3.998	7.732	9.904	3.590	14.882	789	1.956	7.249	50.100

Vermietete Vermögenswerte

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

Die Zugänge zu den Fremdkapitalkosten enthielten einen durchschnittlichen Fremdkapitalkostensatz von 1,44 % (im Vorjahr: 1,34 %).

Die Wertminderungen von 57 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) betrafen im Wesentlichen gemietete Immobilien (siehe auch »Nutzungsrechte aus Leasingverträgen [IFRS 16]«) sowie Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr.

Wertaufholungen von 20 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) entfielen im Wesentlichen auf Gleisanlagen des Segments DB Netze Fahrweg.

In den Buchwertabgängen der Anlagen im Bau waren 2023 positive Buchwertabgänge von 125 Mio. € (im Vorjahr: 75 Mio. €) enthalten. Diese resultierten aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Nutzungsrechte aus Leasingverträgen (IFRS 16)

Anmietungen des DB-Konzerns umfassen im Wesentlichen Immobilien. Im Vergleich zur Anschaffung dieser Vermögenswerte ermöglicht das Leasing eine deutlich höhere Flexibilität und eine geringere Kapitalbindung. Durch die regelmäßige Vereinbarung von Verlängerungsoptionen partizipiert der DB-Konzern gleichzeitig an positiven Marktentwicklungen. Daneben mietet der DB-Konzern rollendes Material insbesondere dann an, wenn die wirtschaftliche Nutzungsdauer die Laufzeit des Verkehrsvertrags, für den das rollende Material bestimmt ist, erheblich übersteigt.

In den Sachanlagen sind Nutzungsrechte aus Leasingverträgen enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden:

in Mio. €	Nutzungsrechte an							
	Grund- stücken	Geschäfts- und anderen Bauten	Bahn- körpern und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Siche- rungsanlagen	Fahr- zeugen für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinellen Anlagen	anderer Betriebs- und Geschäfts- ausrüstung	Insgesamt
PER 31.12.2023								
Zugänge	25	625	1	0	187	11	39	888
Abschreibungen	- 40	- 679	- 1	- 1	- 246	- 30	- 21	- 1.018
Buchwert	342	3.284	1	13	456	121	49	4.266
PER 31.12.2022								
Zugänge	58	764	1	1	234	9	25	1.092
Abschreibungen	- 42	- 661	- 2	- 1	- 223	- 32	- 17	- 978
Buchwert	391	3.492	1	14	615	142	37	4.692

Weitere Angaben zu leasingbezogenen Verbindlichkeiten, Aufwendungen und sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten die [Anhangsziffern \(6\)](#) [237ff.](#), [\(7\)](#) [239f.](#), [\(9\)](#) [240](#), [\(28\)](#) [253ff.](#) und [\(35\)](#) [272](#) sowie die »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« [265f.](#)

Ursächlich für die Verminderung der Buchwerte für Nutzungsrechte im Vergleich zum 31. Dezember 2022 war insbesondere die Umgliederung der Vermögenswerte des ehemaligen Segments DB Arriva als zur Veräußerung verfügbar.

Vermietete Vermögenswerte

Die Vermietungsaktivitäten des DB-Konzerns betreffen im Wesentlichen Flächen in Bahnhöfen sowie die Gebrauchsüberlassung überschüssiger Lokomotiven- und Waggonkapazitäten. Vereinbarungen zur Absicherung etwaiger Restwerte werden regelmäßig nicht getroffen.

Untervermietungen werden in geringem Ausmaß hauptsächlich im Segment DB Schenker getätigt. Ggf. werden Lagerflächen nur für den Zweck angemietet, einen Logistikvertrag mit einem bestimmten Kunden zu erfüllen. Sofern diese Kunden die wirtschaftlichen Chancen und Risiken bezüglich der Mietflächen übernehmen, erfolgt keine erfolgswirksame

Erfassung der Untermieterträge, sondern eine Abbildung als Subfinanzierungsleasing. Aus der Weitervermietung wurden Erlöse von 37 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) erzielt.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen und durchgeführter Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operate Lease vermietet werden, weisen nachfolgende Restbuchwerte aus:

ALS OPERATING LEASE KLASSIFIZIERTE VERMIETETE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	Immobilien	Mobilien
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.246	7.040
Kumulierte Abschreibungen	- 420	- 4.932
Buchwert per 31.12.2023	826	2.108
Anschaffungs- und Herstellungskosten	1.428	6.880
Kumulierte Abschreibungen	- 511	- 4.701
Buchwert per 31.12.2022	917	2.179

Aus der Vermietung der Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gem. nachfolgender Übersicht erwartet:

KÜNFTIGE MIET- UND LEASINGEINZAHLUNGEN (NOMINALWERTE) / in Mio. €	Restlaufzeit							Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
PER 31.12.2023								
Mindestleasingzahlung	359	193	147	131	119	393	983	1.342
PER 31.12.2022								
Mindestleasingzahlung	374	198	178	135	121	473	1.105	1.479

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten nach IAS 38 (Immaterielle Vermögenswerte) angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden, wenn die Ansatzkriterien erfüllt sind, zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer den Goodwills) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Amortisationen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen.

	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte		Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte		Erworbene immaterielle Vermögenswerte		Goodwills		Geleistete Anzahlungen		Insgesamt	
IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE / in Mio. €	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN												
Stand per 01.01.	987	897	483	425	2.321	2.193	2.956	3.144	0	1	6.747	6.660
Änderungen Konsolidierungskreis	-13	-21	0	0	-	28	0	-27	-	-	-13	-20
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	1	-	-	1	77	-	53	-	-	1	131
davon Abgang Konsolidierungskreis	-13	-22	0	0	-1	-49	0	-80	-	-	-14	-151
Zugänge	50	37	210	179	87	356	-	-	0	0	347	572
Investitionszuschüsse	-1	-2	-26	-4	-2	0	-	-	-	-	-29	-6
Umbuchungen	256	86	-262	-95	8	23	-	0	0	-1	2	13
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-64	-	-1	0	-685	-49	-1.211	-127	-	-	-1.961	-176
Erfolgsneutrale Veränderungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abgänge	-28	0	-3	-22	-18	-199	0	-	-	0	-49	-221
Währungsumrechnungseffekte	1	-10	0	0	7	-31	-10	-34	-	-	-2	-75
Stand per 31.12.	1.188	987	401	483	1.718	2.321	1.735	2.956	0	0	5.042	6.747
KUMULIERTE AMORTISATIONEN												
Stand per 01.01.	-465	-390	0	0	-1.744	-1.958	-1.684	-1.925	-	-	-3.893	-4.273
Änderungen Konsolidierungskreis	9	12	-	-	1	43	0	70	-	-	10	125
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	0	0	-	-	-	-	0	0
davon Abgang Konsolidierungskreis	9	12	-	-	1	43	0	70	-	-	10	125
Abschreibungen	-115	-89	-	-	-77	-82	-	-	-	-	-192	-171
Wertminderungen	0	-3	0	-	0	-1	-12	-13	-	-	-12	-17
Wertaufholungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-	-	0	-8	-	-	-	-	0	-8
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	50	-	0	-	597	42	1.212	127	-	-	1.859	169
Abgänge	20	0	-	-	17	199	0	-	-	-	37	199
Währungsumrechnungseffekte	-1	5	-	-	-8	21	-23	57	-	-	-32	83
Stand per 31.12.	-502	-465	0	0	-1.214	-1.744	-507	-1.684	-	-	-2.223	-3.893
Bilanzwert per 31.12.	686	522	401	483	504	577	1.228	1.272	0	0	2.819	2.854
Bilanzwert per 31.12. des Vorjahres	522	507	483	425	577	235	1.272	1.219	0	1	2.854	2.387

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthielten im Wesentlichen Ansprüche aus Investitionen, die für einen Verkehrsvertrag getätigt wurden und die nach IFRIC 12 zu bilanzieren sind (Bilanzwert per 31. Dezember 2023: 406 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 340 Mio. €) sowie Software (Bilanzwert per 31. Dezember 2023: 74 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 92 Mio. €).

Wertminderungen von 12 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) erfolgten im Segment DB Netze Fahrweg.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Goodwills zu den Segmenten ist in den »Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten« [226f.](#) enthalten.

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nach IAS 28 at Equity bilanziert. Aufbauend auf den Anschaffungskosten des DB-Konzerns im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bilanzierten Unternehmen fortgeschrieben.

Die Anteile an den at Equity bilanzierten Unternehmen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2023	2022
Stand per 01.01.	446	461
Zugänge	0	0
Abgänge	0	-20
Anteil des DB-Konzerns am Ergebnis	11	11
Kapitalerhöhung	1	3
Sonstige Kapitalveränderungen	-	-2
Vereinnahmte Dividenden	-7	-9
Wertberichtigung	-4	0
Wertaufholung	-	11
Umgliederungen	0	-
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-42	-
Währungsumrechnungseffekte	0	0
Sonstige Bewertungen	3	-9
Stand per 31.12.	408	446

Der Bilanzansatz per 31. Dezember 2023 entfiel im Wesentlichen auf die an dem assoziierten Unternehmen EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, gehaltenen Anteile. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt; neue Aktionäre müssen Eisenbahnverwaltungen sein, die zusätzlich eine Garantie ihres jeweiligen Staates benötigen, der ihre Verpflichtungen garantiert.

(16) LATENTE STEUERN

Latente Steuern werden gem. IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der kalkulatorische Ertragsteuersatz für Kapitalgesellschaften von 31,2% (im Vorjahr: 30,5%) herangezogen. Der Ertragsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz, der im Vergleich zum Vorjahresende stieg. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 bzw. IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen für die inländischen Gesellschaften herangezogen. Die ausländischen Gesellschaften berücksichtigen grundsätzlich die Mittelfristplanung als Grundlage. Aktive latente Steuern auf nach dem Prognosezeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latenten Steuern realisiert werden, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10% verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 35 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) geringer.

Die aktiven latenten Steuern setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	368	343
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	284	167
Insgesamt	652	510

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	24.256	23.531
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	3.269	2.853
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gem. IAS 12.24b in Verbindung mit 12.33 unterliegen	1.696	1.771
Insgesamt	29.221	28.155

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in der Vergangenheit geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach §21 Abs. 5 und §22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage sowie aus den in den letzten Jahren entstandenen weiteren steuerlichen Verlusten.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach dem derzeitigen Gesetzesstand dem Grunde und der Höhe nach unbegrenzt abzugsfähig.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022	2023	2022
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen ¹⁾	58	80	180	252
Immaterielle Vermögenswerte	38	0	2	25
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	7	4	5
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Leasingverbindlichkeiten	129	130	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	1	0
Pensionsverpflichtungen ²⁾	90	83	62	60
Sonstige Rückstellungen ^{1), 2)}	153	134	86	126
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	63	76	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	29	29	0	0
Sonstige Rückstellungen ¹⁾	25	42	0	11
Verlustvorträge	284	167	0	0
Zwischensumme	878	748	335	479
Saldierung ^{1), 2), 3)}	-226	-238	-226	-238
Bilanzansatz	652	510	109	241

¹⁾ Vorjahreszahl aktive latente Steuern angepasst.

²⁾ Vorjahreszahl passive latente Steuern angepasst.

³⁾ Soweit zulässig gem. IAS 12 (Ertragsteuern).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Nach IAS 12.22A wurden für ausländische Gesellschaften latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten für temporäre Differenzen aus Leasingverhältnissen erstmals unsaldiert ausgewiesen. Für inländische Gesellschaften wurden aktive latente Steuern von 962 Mio. € auf Leasingverbindlichkeiten mit passiven latenten Steuern auf Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen von 890 Mio. € saldiert.

Von den aktiven latenten Steuern i. H. v. 878 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 748 Mio. €) werden voraussichtlich 126 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 154 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert. Von den passiven latenten Steuern i. H. v. 335 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 479 Mio. €) werden voraussichtlich 4 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 16 Mio. €) innerhalb der nächsten zwölf Monate realisiert.

Im Bilanzansatz der latenten Steuern waren aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 15 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 71 Mio. €) sowie passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 8 Mio. €) enthalten.

Der Konzern macht von der Ausnahmeregelung von der Bilanzierung latenter Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern im Rahmen der Mindestbesteuerung für Unternehmen Gebrauch, die Gegenstand der im Mai 2023 veröffentlichten Änderung des IAS 12 war.

(17) SONSTIGE BETEILIGUNGEN UND WERTPAPIERE

Sonstige Beteiligungen werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, soweit die relevanten Informationen ableitbar sind. Erfolgsneutrale Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Rücklage »Fair Value Wertpapiere und Beteiligungen« gezeigt.

Lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Fair Values angesetzt. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Fair-Value-Bewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

Die sonstigen Beteiligungen und Wertpapiere haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Stand per 01.01.	132	97	504	3	636	100
Währungsumrechnungseffekte	0	0	0	0	0	0
Zugänge	6	8	67	501	73	509
Abgänge durch Veräußerung	-3	-3	-50	0	-53	-3
Fair-Value-Änderungen	-72	30	0	0	-72	30
Reklassifizierungen	0	0	-1	-	-1	0
Umbuchungen von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten	-2	-	-	-	-2	-
Übrige	0	0	-	-	0	0
Stand per 31.12.	61	132	520	504	581	636
davon at Cost/ Anschaffungskosten	-	-	-	0	-	0
davon Fair Value (erfolgsneutral)	28	31	1	2	29	33
davon Fair Value (erfolgswirksam)	33	101	519	502	552	603
Langfristiger Anteil	61	132	1	2	62	134
Kurzfristiger Anteil	-	-	519	502	519	502

Im Berichtsjahr ergaben sich Fair-Value-Änderungen bei den sonstigen Beteiligungen i. H. v. insgesamt -72 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €). Diese betrafen mit -66 Mio. € die Neubewertung der Anteile an der Volocopter GmbH, Bruchsal. Für die Bewertung der Anteile an der Volocopter GmbH per 31. Dezember 2023 wurden u. a. Informationen aus wahrscheinlichen künftigen Finanzierungstransaktionen der Gesellschaft verwendet. Weitere Fair-Value-Änderungen von -6 Mio. € entfielen auf die Anteile an Gideon Brothers (USA) Inc., Dover/USA.

Die Zugänge bei den zum Fair Value bilanzierten sonstigen Beteiligungen betrafen mit 3 Mio. € die FERNRIDE GmbH, München, sowie mit 1 Mio. € die Versorger-Allianz 450 Beteiligungs GmbH & Co. KG, Bonn. Die Abgänge von 3 Mio. € resultierten aus der Veräußerung der Anteile an der InstaDeep Limited, London/Vereinigtes Königreich.

Die Zugänge und Abgänge innerhalb der Wertpapiere betrafen im Wesentlichen Erwerbe und Veräußerungen von Geldmarktfonds durch die DB AG. Geldmarktfonds sind täglich verfügbar und vergleichbar liquide wie flüssige Mittel; aufgrund möglicher Wertänderungsrisiken werden sie unter den sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren ausgewiesen.

(18) VORRÄTE

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital- und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfallens als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

In den Vorräten werden zudem CO₂-Zertifikate ausgewiesen.

Die Vorräte setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.443	2.256
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	156	139
Fertige Erzeugnisse und Waren	6	145
Geleistete Anzahlungen	0	0
Wertberichtigungen	-506	-464
Insgesamt	2.099	2.076

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

Die Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt im Regelfall zu fortgeführten Anschaffungskosten. Forderungen aus Finanzierungsleasing, geleistete Anzahlungen und Plan Assets nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen. Zu den Bewertungskategorien nach IFRS 9 ([»Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten«](#) 271).

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet der DB-Konzern den vereinfachten Ansatz nach IFRS 9 an, um die Risikovorsorge für die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Demzufolge werden für alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen die über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst. Hierzu wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zunächst auf Basis gemeinsamer Kreditrisikomerkmale verschiedenen Kollektiven zugeordnet. Die Ermittlung der erwarteten Kreditverluste erfolgte anschließend mithilfe von Wertberichtigungssätzen, die vergangenheitsbezogene Daten sowie länderspezifische zukunftsbezogene Risikomerkmale berücksichtigen.

Für Forderungen aus Finanzierung sowie sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte wendet der DB-Konzern den allgemeinen Ansatz nach IFRS 9 an, um die erwarteten Kreditverluste zu bemessen. Für solche Forderungen, für die objektive Hinweise für eine Wertminderung vorliegen, erfolgt eine individuelle Wertminderung.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der sonstigen Forderungen und Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen. Im DB-Konzern werden die Fälligkeiten der Forderungen und die Ausfallrisiken laufend überwacht.

Einige Verkehrsverträge sehen eine Übergabeverpflichtung bezüglich der eingesetzten, im Eigentum des DB-Konzerns stehenden Vermögenswerte am Vertragsende vor. Andere Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung der eingesetzten Vermögenswerte von der Bestellerorganisation oder die Abgabe von Kapitaldienstgarantien durch die Besteller für die Anmietung bei unabhängigen Finanzdienstleistern. In Übereinstimmung mit IFRIC 12 (Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen) werden die entsprechenden Investitionen unter Separierung der garantierten Restwerte am Vertragsende als Forderungen aus Verkehrskonzessionen aktiviert. Die Tilgung dieser Forderungen erfolgt aus dem Bestellerentgelt, sodass nicht das gesamte Bestellerentgelt zu Umsatzerlösen führt. Die Restwertforderungen werden zum Barwert unter den Forderungen aus Finanzierung ausgewiesen.

Verpflichtungen und Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen werden in der Bilanz ausgewiesen. Die Verpflichtungen korrespondieren mit betragsgleichen Forderungen aus Lieferverträgen, abgesichert durch Bankbürgschaften im Falle einer Inanspruchnahme.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Ermittlung erwarteter Kreditverluste umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Vorsorge für

erwartete Kreditverluste aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

Die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte enthielten im Einzelnen:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
PER 31.12.2023						
Bruttowert	5.614	1.106	895	269	2.382	10.266
Wertberichtigung	- 143	0	-	-	- 35	- 178
Nettowert	5.471	1.106	895	269	2.347	10.088
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	50	2	-	-	180	232
PER 31.12.2022						
Bruttowert	6.517	1.033	855	343	2.878	11.626
Wertberichtigung	- 163	- 10	-	-	- 43	- 216
Nettowert	6.354	1.023	855	343	2.835	11.410
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	41	2	-	0	221	264

Der DB-Konzern hat Factoring-Vereinbarungen mit einer Bank geschlossen, wonach diese zum revolvingierenden Ankauf von kurzfristig fälligen, auf Euro und schwedische Kronen lautenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Gesellschaften des Segments DB Schenker bis zu einem maximalen Forderungsvolumen von 692 Mio. € (im Vorjahr: 695 Mio. €) verpflichtet ist und im Rahmen derer Rechte oder Verpflichtungen beim DB-Konzern verbleiben. Die Laufzeit der Vereinbarung ist zeitlich unbefristet. Der DB-Konzern übernimmt im Auftrag der Bank bis auf Widerruf weiterhin die Debitorenbuchhaltung und das Mahnwesen. Die für die Risikobeurteilung relevanten Risiken hinsichtlich der verkauften Forderungen sind das Kreditrisiko sowie das Risiko verspäteter Zahlung (Späzzahlungsrisiko). Der Kaufpreis entspricht dem Nominalbetrag. Der DB-Konzern trägt aus den verschiedenen Tranchen kreditrisikobedingte Ausfälle sowie Späzzahlungsrisiken jeweils bis zu einer bestimmten Höhe. Die übrigen kreditrisikobedingten Ausfälle übernimmt die Bank. So gut wie alle mit den Forderungen verbundenen Chancen und Risiken wurden weder übertragen noch zurückbehalten (Aufteilung der wesentlichen Risiken zwischen DB-Konzern und Bank).

Für einen Teil der Forderungen ging die Verfügungsgewalt über die verkauften Forderungen auf die Bank über, da sie über die tatsächliche Fähigkeit zum Weiterverkauf verfügt. Für diese Forderungen erfolgt eine vollständige Ausbuchung.

Angaben zum anhaltenden Engagement des DB-Konzerns bei vollständig ausgebuchten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

in Mio. €	2023	2022
Verkauftes Forderungsvolumen per 31.12.	260	260
Buchwert der in der Bilanz erfassten Verbindlichkeiten, die das anhaltende Engagement darstellen per 31.12. ¹⁾	0	0
Maximales Verlustrisiko des anhaltenden Engagements aus Kredit- und Späzzahlungsrisiken per 31.12.	85	74
AUSWIRKUNG AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Aufwendungen im Berichtsjahr	10	2
Aufwendungen kumuliert seit Vertragsbeginn	17	7
Aufwendungen aus der Übertragung im Rahmen der Factoring-Vereinbarung	1	1

¹⁾ Entspricht im Wesentlichen dem beizulegenden Zeitwert.

Den übrigen Teil der im Rahmen von Factoring-Vereinbarungen übertragenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, bei denen die Verfügungsgewalt nicht auf die Bank übergeht, bilanziert der DB-Konzern weiterhin in Höhe seines anhaltenden Engagements, d. h. in Höhe des Höchstbetrags, mit dem der DB-Konzern noch für das Kreditrisiko und das Späzzahlungsrisiko der verkauften Forderung haftet, und passiviert eine korrespondierende Verpflichtung innerhalb der sonstigen Verbindlichkeiten (Continuing Involvement). Die Forderungen und die verbundene Verbindlichkeit werden in dem Umfang ausgebucht, in dem sich das anhaltende Engagement des DB-Konzerns, aufgrund von Zahlungseingängen der Kunden, reduziert.

Angaben zum anhaltenden Engagement des DB-Konzerns bei teilweise ausgebuchten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Verkauftes Forderungsvolumen per 31.12.	432	435
Verbleibender Buchwert der übertragenen Forderungen per 31.12. ¹⁾	132	114
Buchwert der damit verbundenen Verbindlichkeiten per 31.12. ¹⁾	145	126
AUSWIRKUNG AUF DIE KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG		
Aufwendungen im Berichtsjahr	14	4
Aufwendungen kumuliert seit Vertragsbeginn	33	13
Aufwendungen aus der Übertragung im Rahmen der Factoring-Vereinbarung	2	2

¹⁾ Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen sowie der damit verbundenen Verbindlichkeit entsprechen im Wesentlichen ihren Buchwerten.

Von der Bank erhaltene Kaufpreiszahlungen erhöhten im Berichtsjahr den operativen Cashflow.

In den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben waren mit den Aufgabenträgern von Verkehrsverträgen vereinbarte Restwerte im Umfang von 532 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 470 Mio. €) enthalten. Diese Restwertforderungen betreffen hauptsächlich Schienenfahrzeuge, die zum Ende des Verkehrsvertrags an den Aufgabenträger oder an einen von ihm benannten Dritten zu einem fixierten Preis veräußert werden. Darüber hinaus wurden unter den Finanzforderungen und zweckgebundenen Bankguthaben Finanzierungsleasingforderungen von 322 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 340 Mio. €) sowie Barsicherheiten in Form von Besicherungsanhängen

(Credit Support Agreements; CSA) von 228 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 142 Mio. €) ausgewiesen. Per 31. Dezember 2022 waren hierunter noch zweckgebundene Zahlungsmittel i. H. v. 27 Mio. € ausgewiesen, die lediglich für Beiträge für bestimmte Altersvorsorgepläne verwendet werden können.

In den sonstigen Vermögenswerten waren Vertragserfüllungskosten von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 6 Mio. €) enthalten.

Die bilanzierten Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Forderungen und sonstigen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	Forderungen aus Verkehrskonzessionen	Übrige Vermögenswerte	Insgesamt
Stand per 01.01.2023	-163	-10	-	-43	-216
Zuführung	-32	-	-	-6	-38
Auflösung	30	10	-	1	41
Inanspruchnahme	14	-	-	1	15
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	7	0	-	12	19
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	0	0
Währungsumrechnungseffekte	1	-	-	0	1
Stand per 31.12.2023	-143	0	-	-35	-178
Stand per 01.01.2022	-182	-11	0	-46	-239
Zuführung	-22	0	-	-3	-25
Auflösung	28	-	0	4	32
Inanspruchnahme	4	-	-	2	6
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	-	-	-	-	-
Änderungen Konsolidierungskreis	9	-	-	0	9
Währungsumrechnungseffekte	0	1	-	0	1
Stand per 31.12.2022	-163	-10	-	-43	-216

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten stiegen im Berichtsjahr auf 88 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €).

Erträge aus dem Zahlungseingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte beliefen sich auf 3 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die erwarteten Kreditverluste beliefen sich per 31. Dezember 2023 auf 25 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 32 Mio. €):

PER 31.12. / in Mio. €	Netto-buchwert	Erwartete Verluste in %	Risiko-vorsorge	davon Risiko-vorsorge über-fällige Forderungen	davon Risiko-vorsorge nicht über-fällige Forderungen
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.471	0,46	25	15	10

Per 31. Dezember 2023 wurde für Forderungen aus Finanzierung, sonstige finanzielle Forderungen und vertragliche Vermögenswerte eine Risikovorsorge i. H. v. 5 Mio. € gebildet (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €).

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2023								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.447	5	11	4	3	1	24	5.471
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	377	58	46	27	18	580	729	1.106
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	90	84	85	83	83	470	805	895
Geleistete Anzahlungen	208	61	-	-	-	-	61	269
Übrige Vermögenswerte	1.657	157	255	158	101	19	690	2.347
Insgesamt	7.779	365	397	272	205	1.070	2.309	10.088
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	775	165	226	149	100	15	655	1.430
PER 31.12.2022								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.334	5	5	10	0	0	20	6.354
Finanzforderungen und zweckgebundene Bankguthaben	341	58	42	36	26	520	682	1.023
Forderungen aus Verkehrskonzessionen	78	87	77	76	76	461	777	855
Geleistete Anzahlungen	278	65	-	-	-	-	65	343
Übrige Vermögenswerte	2.106	218	235	154	43	79	729	2.835
Insgesamt	9.137	433	359	276	145	1.060	2.273	11.410
davon nichtfinanzielle Vermögenswerte	1.160	231	167	153	42	77	670	1.830

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben sich gegenüber dem Vorjahr vermindert. Der Rückgang im Segment DB Schenker wurde durch Anstiege in den Segmenten Beteiligungen/Sonstige, DB Regio und DB Cargo teilweise kompensiert.

Der Rückgang der kurzfristigen übrigen Vermögenswerte resultierte insbesondere aus der Verminderung von Ansprüchen aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen sowie einem Anstieg im Segment Beteiligungen/Sonstige.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten war bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen keine Konzentration von Kreditrisiken festzustellen.

Das maximale Ausfallrisiko entsprach im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Per 31. Dezember 2023 lagen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betrafen geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument zur Absicherung der Zahlungsströme (Cashflow-Hedge) sowie von Wertänderungen (Fair-Value-Hedge) aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen klassifiziert.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen. Auftretende Ineffektivitäten werden gem. IFRS 9 erfolgswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung gebucht.

Fair-Value-Hedges

Mit Fair-Value-Hedges werden bilanzierte Vermögenswerte oder Schulden gegen das Risiko einer Änderung des beizulegenden Zeitwerts abgesichert. Die Ergebnisse aus den Sicherungsinstrumenten werden in dem Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen, in dem auch das gesicherte Grundgeschäft abgebildet wird.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gem. IFRS 9 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IFRS 9 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Die DB AG betreibt ihr Geschäft mit langlaufenden Finanzderivaten grundsätzlich auf besicherter Basis und nimmt für besicherte Transaktionen keine Kreditrisikoadjustierung des beizulegenden Zeitwerts vor. Für kurzfristige Derivate wird aufgrund von Wesentlichkeitsgründen auf eine Kreditrisikoadjustierung verzichtet. Sofern eine Kreditrisikoadjustierung erfolgt, werden die anzuwendenden Abschläge aus den am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-(CDS-)Werten abgeleitet.

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergab sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

	Nominalwerte des Sicherungsinstruments		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022	2023	2022	2023	2022
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Zinsswaps	1.400	800	-	-	1.400	800
	1.400	800	-	-	1.400	800
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE						
Devisenswaps	331	260	331	260	0	0
Devisenforwards	1.789	2.704	1.683	2.675	106	29
Zins-Währungs- Swaps	8.677	8.925	773	622	7.904	8.303
	10.797	11.889	2.787	3.557	8.010	8.332

	Volumen		Restlaufzeit bis 1 Jahr		Restlaufzeit über 1 Jahr	
PER 31.12. / in 1.000 t	2023	2022	2023	2022	2023	2022
SONSTIGE GESCHÄFTE						
Diesel	335	428	80	94	255	334
Kohle	1.428	1.380	840	1.092	588	288

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurde im Geschäftsjahr ein weiterer Zinsswap abgeschlossen, dementsprechend erhöhte sich der Bestand auf 1.400 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 800 Mio. €). Die Veränderungen der Bestände an Devisenswaps und -forwards variieren mit den entsprechenden Sicherungsbedürfnissen der Tochtergesellschaften des DB-Konzerns. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps sank um 248 Mio. € (per 31. Dezember 2022: Anstieg um 744 Mio. €), da Effekte aus ausgelaufenen Geschäften die Effekte aus Neuabschlüssen überstiegen.

Der Umfang der Dieselsicherungen sank aufgrund niedrigerer Sicherungsgrade und des (geplanten) Verkaufs von Tochterunternehmen. Der Bestand der Kohlesicherungen lag per 31. Dezember 2023 nahezu unverändert bei 1,4 Mio. t.

Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungspreise/Sicherungskurse der wesentlichen derivativen Sicherungsinstrumente des DB-Konzerns je Währung:

Währung	Sicherungspreis pro 1.000 t		Sicherungskurs			
	Diesel	Kohle	Cross-Currency Swaps (CCS)	Interest Rate Swaps (IRS)	Devisen-swaps	Devisen-forwards
EUR	657,13	126,39	-	0,02	-	-
USD	-	-	1,13	-	1,06	1,10
GBP	591,47	-	0,87	-	-	0,86
CHF	-	-	1,09	-	-	0,97
JPY	-	-	119,66	-	-	157,67
NOK	-	-	9,24	-	-	11,41
SEK	-	-	10,20	-	-	11,15
DKK	-	-	7,44	-	-	7,45
CAD	-	-	-	-	-	1,47
AUD	-	-	1,56	-	-	1,63
NZD	-	-	-	-	-	1,76
HKD	-	-	-	-	-	8,49
MXN	-	-	-	-	-	19,11
SGD	-	-	1,56	-	1,45	1,45
PLN	3.729,19	-	4,44	-	-	4,34
CZK	19.458,74	-	26,78	-	-	24,98
HUF	-	-	377,90	-	-	383,05
RON	-	-	4,85	-	5,02	4,98
CNY	-	-	-	-	-	7,99
ILS	-	-	-	-	-	4,03
SAR	-	-	-	-	-	4,08
AED	-	-	-	-	-	3,98
QAR	-	-	4,25	-	-	3,98
ZAR	-	-	-	-	-	20,46
THB	-	-	-	-	-	38,20

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

PER 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2023	2022	2023	2022
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	14	-	43	78
Zinsforwards	0	-	-	-
	14	-	43	78
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	0	0	2	4
Devisenforwards	12	26	9	12
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	762	608	303	239
darin Effekte aus Währungs-kurssicherungen	583	429	361	222
	774	634	314	255
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	11	114	75	72
	11	114	75	72
Insgesamt	799	748	432	405
Langfristiger Anteil	679	559	336	329
Zinsbezogene Geschäfte	14	-	43	78
Währungsbezogene Geschäfte	658	507	262	225
Sonstige Geschäfte	7	52	31	26
Kurzfristiger Anteil	120	189	96	76

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos werden sowohl Fremdwährungsemissionen als auch konzerninterne Fremdwährungsdarlehen grundsätzlich in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten i. d. R. in festverzinsliche Finanzverbindlichkeiten umgewandelt. Energiepreissicherungen dienen der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps basierte überwiegend auf der Entwicklung der Zinsen in den einzelnen Währungen, insbesondere im Schweizer Franken und der norwegischen Krone, sowie der Abwertung des Euro gegenüber dem Schweizer Franken. Teilweise kompensierend wirkte die Aufwertung des Euro gegenüber der norwegischen Krone und dem australischen Dollar.

Die Marktbewertung der Energiepreisderivate spiegelte die Entwicklung an den zugrunde liegenden Rohstoffmärkten wider.

Die Fair Values der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2023	2022	2023	2022
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	0	0	2	4
Zins-Währungs-Swaps	762	608	292	223
	762	608	294	227
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	3	114	66	72
	3	114	66	72
Insgesamt	765	722	360	299
Langfristiger Anteil	659	558	271	235
Währungsbezogene Geschäfte	658	506	249	209
Sonstige Geschäfte	1	52	22	26
Kurzfristiger Anteil	106	164	89	64

Die Cashflow-Hedges sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte werden voraussichtlich in den Jahren 2024 bis 2072 (Zins- und Tilgungszahlungen) bzw. in den Jahren 2024 bis 2027 (Zahlungen für Energie) eintreten und ergebniswirksam.

Die Grund- und Sicherungsgeschäfte sowie die Hedge-Rücklage von Cashflow-Hedges haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2023		per 31.12.2023		2022		per 31.12.2022	
	Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebnis-wirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges		Veränderung der Sicherungs- und Grundgeschäfte	davon ineffektiv (ergebnis-wirksam)	Stand der Hedging-Rücklage Cashflow-Hedges	
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE								
Zinsswaps	+0	-	-		-	-	-	
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE								
Devisenswaps	+2	-	+1		-9	-	+2	
Zins-Währungs-Swaps	+87	-39	+150		+262	+3	+152	
SONSTIGE GESCHÄFTE								
Energiepreis-sicherung	-105	-2	-66		-28	-	+38	

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die Bestimmung von Ineffektivitäten erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der

Hypothetische-Derivate-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung mithilfe der linearen Regression überprüft. Die Ineffektivität wird unter Anwendung der Dollar-Offset-Methode ermittelt. Hierbei werden die Fair-Value-Änderungen des Grundgeschäfts den Fair-Value-Änderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate waren im Berichtsjahr wie im Vorjahr unwesentlich.

Fair-Value-Hedge-Derivate

Die Fair Values werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2023	2022	2023	2022
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	14	-	43	78
Insgesamt	14	-	43	78
Langfristiger Anteil	14	-	43	78
Zinsbezogene Geschäfte	14	-	43	78
Kurzfristiger Anteil	-	-	-	-

Die Zinsswaps dienen der Absicherung von begebenen Senioranleihen (Ausweis im Bilanzposten »Finanzschulden« [253 ff.](#)) mit einem Nominalwert von 1.400 Mio. €. Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung wurde mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Im Berichtsjahr ergab sich keine Ineffektivität.

Die Wertentwicklung der Zinsswaps ist auf ein rückläufiges Zinsniveau zum Bewertungsstichtag im Euro-Raum zurückzuführen.

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert.

Die Fair Values der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2023	2022	2023	2022
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards	12	26	9	12
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	-	-	11	16
	12	26	20	28
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	8	-	9	-
Sonstige übrige Derivate	-	-	-	-
	8	-	9	-
Insgesamt	20	26	29	28
Langfristiger Anteil	6	1	22	16
Währungsbezogene Geschäfte	-	1	13	16
Sonstige Geschäfte	6	-	9	-
Kurzfristiger Anteil	14	25	7	12

Die Zins-Währungs-Swaps beruhen auf einer Redesignierung von Hedge-Beziehungen aufgrund der Übertragung von Geschäften zwischen Banken. Die Konditionen inkl. der Zahlungsströme der Derivate blieben dabei unverändert, somit ist die wirtschaftliche Absicherung weiterhin gegeben. Der Rückgang resultierte aus der Auflösung der redesignierten Beträge entsprechend den Restlaufzeiten der Swaps.

Die Energiepreisderivate betreffen Dieselswaps, die von der DB AG extern abgeschlossen und an Gesellschaften des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs weitergereicht wurden.

Die Non-Hedge-Derivate sind der Kategorie »Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading)« des IFRS 9 zugeordnet.

(22) FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Guthaben bei Kreditinstituten mit täglicher Fälligkeit sowie Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert (at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten) angesetzt.

Die flüssigen Mittel enthielten:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Bankguthaben/Kassenbestände	2.631	5.137
Zahlungsmitteläquivalente	0	1
Insgesamt	2.631	5.138

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 1,81 % und 4,08 % (im Vorjahr: zwischen -0,58 % und 2,00 %) und resultierten aus Geldanlagen in Euro. Die Laufzeiten der Geldanlagen bewegen sich zwischen einem Tag und drei Monaten.

Zur Definition des Finanzmittelbestands s. »Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung« [265 f.](#)

(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN IM ZUSAMMENHANG MIT ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENEN VERMÖGENSWERTEN

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Geschäftsbereich eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich noch anfallender Veräußerungskosten bewertet.

Die zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	01.01.2023	Abgang	Zugang	31.12.2023
Sachanlagen	36	-36	1.362	1.362
Immaterielle Vermögenswerte	7	-7	81	81
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	-	-	32	32
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	2	2
Vorräte	17	-17	68	68
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	75	-75	1.299	1.299
Derivative Finanzinstrumente	-	-	0	0
Flüssige Mittel	14	-14	445	445
Aktive latente Steuern	3	-3	17	17
Vermögenswerte	152	-152	3.306	3.306
Finanzschulden	30	-30	536	536
Übrige Verbindlichkeiten	69	-69	1.011	1.011
Derivative Finanzinstrumente	-	-	0	0
Pensionsverpflichtungen	0	0	47	47
Sonstige Rückstellungen	58	-58	224	224
Passive Abgrenzungen	2	-2	243	243
Passive latente Steuern	2	-2	96	96
Schulden	161	-161	2.157	2.157

Die per 31. Dezember 2022 zur Veräußerung gehaltenen Gesellschaften aus dem ehemaligen Segment DB Arriva (in Dänemark, Serbien und Polen) und DB Schenker (in Russland) wurden im Berichtsjahr verkauft. Der Bilanzausweis per 31. Dezember 2023 betraf den nicht fortgeführten Geschäftsbereich.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden vom Bund gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren. Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr 1,1 Mrd. € an die DB InfraGO AG (vormals: DB Netz AG) aus Mitteln des Klimaschutzpakets gezahlt.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

RÜCKLAGE FÜR UNTERSCHIEDE AUS WÄHRUNGSUMRECHNUNG

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungseffekte werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

RÜCKLAGE FÜR DIE FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON WERTPAPIEREN UND BETEILIGUNGEN

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Fair-Value-Änderungen von Finanzinstrumenten. Die Rücklage ist bei Veräußerung oder bei Fälligkeit bzw. Reklassifizierung eines Finanzinstruments erfolgswirksam aufzulösen oder, sofern es sich um ein Eigenkapitalinstrument handelt, auszubuchen.

RÜCKLAGE AUS DER FAIR-VALUE-BEWERTUNG VON CASHFLOW-HEDGES

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2023	2022
Stand per 01.01.	188	- 87
Fair-Value-Änderung ¹⁾	- 31	464
Während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse ²⁾	- 28	-
REKLASSIFIZIERUNGEN		
Finanzergebnis	- 93	50
Zinsergebnis	- 3	- 34
Materialaufwand ¹⁾	49	- 201
Änderung latenter Steuern	7	- 4
Stand per 31.12.	89	188

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

²⁾ Ab dem 1. Januar 2023 werden die Effekte aus der Dieselpreisabsicherung in der Position »Während des Jahres in den Buchwert der erworbenen Vorräte umgegliederte Sicherungsergebnisse« ausgewiesen. Eine entsprechende Ausweisänderung per 31. Dezember 2022 hätte zu einem Ausweis von - 109 Mio. € in dieser Position geführt.

RÜCKLAGE FÜR DIE NEUBEWERTUNG VON PENSIONEN

Die sich aus der Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne nach IAS 19 (Leistungen an Arbeitnehmer) ergebenden Effekte werden erfolgsneutral im sonstigen Ergebnis erfasst.

SONSTIGE VERÄNDERUNGEN IN DEN RÜCKLAGEN

Unter dieser Position werden im Wesentlichen Beträge, die aus Transaktionen in Bezug auf Reduzierungen oder Erhöhungen von nicht beherrschenden Anteilen zwischen den Aktionären der DB AG und den nicht beherrschenden Anteilen resultieren, abgebildet.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Goodwills und der an den Aktionär gezahlten Dividenden.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung der IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 27. November 2023 hat die DB AG im Berichtsjahr eine Gewinnausschüttung von 650 Mio. € für das Geschäftsjahr 2022 an den Bund gezahlt.

(27) HYBRIDKAPITAL UND NICHT BEHERRSCHENDE ANTEILE

Im Oktober 2019 hat die Deutsche Bahn Finance GmbH (DB Finance) zwei nachrangige Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben unbegrenzte Laufzeiten mit einem ersten Kündigungsrecht für die Emittentin nach 5,5 Jahren (Kupon: 0,95%) bzw. zehn Jahren (Kupon: 1,6%); die Emissionserlöse betrugen 997 Mio. € bzw. 995 Mio. €. Die beiden Anleihen sehen keine Rückzahlungsverpflichtung und kein Kündigungsrecht zugunsten der Gläubiger vor. Außerdem müssen ggf. thesaurierte Zinszahlungen erst bei Ausschüttung einer Dividende geleistet werden. Nach IAS 32 (Finanzinstrumente: Darstellung) sind die Hybridanleihen daher vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren, da weder eine reguläre Rückzahlungsverpflichtung der Hybridanleihen noch ein Kündigungsrecht der Anleihengläubiger besteht. Zu leistende Zinszahlungen an die Anleiheninhaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst. Im Berichtsjahr erfolgten Zinszahlungen i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €).

Die nicht beherrschenden Anteile enthielten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen. Die Anteile Dritter an der Währungsrücklage betrugen - 24 Mio. € (per 31. Dezember 2022: - 19 Mio. €).

(28) FINANZSCHULDEN

Die erstmalige Bewertung von Finanzschulden und anderen langfristigen Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, für die nach IFRS 16 ein Nutzungsrecht zu erfassen ist, werden mit dem Barwert der folgenden Leasingzahlungen passiviert: feste Zahlungen abzüglich erhaltener Zahlungen des Leasinggebers, variable, auf einem Index basierende Zahlungen, erwartete Zahlungen für Restwertgarantien, der Kaufpreis für wahrscheinlich ausgeübte Kaufoptionen, wahrscheinliche Entschädigungszahlungen bei vorzeitiger Kündigung. In der Bewertung der Leasingverbindlichkeit sind darüber hinaus Leasingzahlungen aufgrund einer hinreichend sicheren

Inanspruchnahme von Verlängerungsoptionen berücksichtigt. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der verwendete Zinssatz entspricht dem impliziten Zinssatz des Leasingvertrags oder, wenn dieser nicht bekannt ist, dem laufzeitabhängigen Grenzfremdkapitalzinssatz. Leasingverbindlichkeiten sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Einige Verkehrsverträge beinhalten die Anmietung insbesondere von Schienenfahrzeugen von Aufgabenträgern oder unabhängigen Finanzdienstleistern, wobei diese vom Aufgabenträger eine Kapitaldienstgarantie,

eine Wiedereinsatzgarantie oder Ähnliches erhalten. Der Barwert dieser Zahlungsverpflichtungen wird unter den Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen ausgewiesen.

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen ausgewiesen. Die Finanzschulden weisen folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2023								
Zinslose Darlehen	152	-	-	-	-	-	-	152
Senioranleihen	1.966	1.973	2.216	2.801	2.101	18.985	28.076	30.042
Commercial Paper	358	-	-	-	-	-	-	358
Bankschulden	566	8	2.000	-	-	-	2.008	2.574
Leasingverbindlichkeiten	1.052	788	610	470	361	1.506	3.735	4.787
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	21	21	20	19	18	52	130	151
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	22	0	0	21	0	1	22	44
Insgesamt	4.137	2.790	4.846	3.311	2.480	20.544	33.971	38.108
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	153	-	-	-	-	-	-	153
PER 31.12.2022								
Zinslose Darlehen	153	145	-	-	-	-	145	298
Senioranleihen	1.982	1.962	1.966	2.188	2.181	18.523	26.820	28.802
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	539	0	6	-	-	-	6	545
Leasingverbindlichkeiten	1.120	801	641	504	391	1.723	4.060	5.180
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	20	19	19	19	18	69	144	164
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	273	2	1	1	0	7	11	284
Insgesamt	4.087	2.929	2.633	2.712	2.590	20.322	31.186	35.273
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	153	146	-	-	-	-	146	299

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Fair Values:

PER 31.12. / in Mio. €	2023		2022	
	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Zinslose Darlehen	152	152	298	299
Senioranleihen	30.042	27.306	28.802	24.512
Commercial Paper	358	358	-	-
Bankschulden	2.574	2.574	545	546
Leasingverbindlichkeiten	4.787	4.323	5.180	4.787
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	151	144	164	151
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	44	44	284	284
Insgesamt	38.108	34.901	35.273	30.579

Die Unterschiede zwischen den Buchwerten und den Fair Values der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Fair Values auf.

Die Zinslosen Darlehen ergaben sich weiterhin fast ausschließlich aus Finanzierungen des Bundes für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die im Grundgesetz verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG).

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. I. d. R. werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die Zinslosen Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2023	2022
Stand per 01.01.	298	446
Zugang	-	-
Tilgung	- 155	- 157
Umgliederungen	0	- 7
Aufzinsung	9	16
Stand per 31.12.	152	298

Die begebenen Senioranleihen setzen sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

SENIORANLEIHEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissions- volumen	Emissions- währung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2023		2022	
					Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
NICHT BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN								
DB Finance	1.185	AUD, JPY, EUR	0,4–8,8		1.141	1.086	1.180	1.088
Insgesamt					1.141	1.086	1.180	1.088
BÖRSENNOTIERTE SENIORANLEIHEN DER DB FINANCE								
Anleihe 2010–2025	500	EUR	1,5	3,870	499	505	499	507
Anleihe 2012–2023	400	EUR	0,0	2,116	–	–	400	400
Anleihe 2012–2024	83	CHF	0,1	1,586	108	108	101	101
Anleihe 2012–2024	500	EUR	0,2	3,119	500	499	499	501
Anleihe 2012–2072	75	GBP	48,9	4,524	69	64	67	65
Anleihe 2013–2028	50	EUR	4,1	2,707	50	49	50	48
Anleihe 2013–2025	202	NOK	1,2	4,017	133	133	143	142
Anleihe 2013–2023	386	CHF	0,0	1,425	–	–	482	482
Anleihe 2013–2026	497	GBP	2,6	3,351	486	477	476	457
Anleihe 2013–2023	500	EUR	0,0	2,578	–	–	500	500
Anleihe 2014–2024	59	AUD	0,1	5,395	55	55	57	57
Anleihe 2014–2024	246	CHF	0,7	1,522	324	324	305	304
Anleihe 2014–2029	500	EUR	5,2	2,886	497	501	496	480
Anleihe 2015–2023	600	EUR	0,0	FRN	–	–	600	600
Anleihe 2015–2025	600	EUR	1,8	1,391	599	584	598	572
Anleihe 2015–2030	366	NOK	6,8	2,760	302	287	323	295
Anleihe 2015–2025	115	AUD	1,8	3,864	110	109	114	112
Anleihe 2015–2030	650	EUR	6,8	1,707	647	602	646	559
Anleihe 2015–2025	161	CHF	1,9	0,143	189	184	178	171
Anleihe 2016–2026	500	EUR	2,2	0,880	499	478	498	465
Anleihe 2016–2031	750	EUR	7,5	0,964	745	653	745	596
Anleihe 2016–2028	500	EUR	4,7	0,765	497	455	496	429
Anleihe 2016–2024	41	HKD	0,2	2,100	41	40	42	41
Anleihe 2017–2032	79	NOK	8,1	2,514	62	58	66	59
Anleihe 2017–2032	500	EUR	8,9	1,541	498	450	498	408
Anleihe 2017–2025	341	GBP	1,5	1,437	345	329	338	315
Anleihe 2017–2032	55	SEK	8,6	2,226	48	43	48	40
Anleihe 2017–2030	261	CHF	6,9	0,463	324	305	305	268
Anleihe 2017–2024	300	EUR	0,9	FRN	300	301	301	300
Anleihe 2018–2027	1.000	EUR	4,0	1,086	997	935	996	893
Anleihe 2018–2033	750	EUR	9,6	1,680	746	664	746	606
Anleihe 2018–2028	346	CHF	4,5	0,470	433	417	407	375
Anleihe 2018–2031	500	EUR	7,2	1,508	495	454	495	416
Anleihe 2018–2043	125	EUR	19,9	1,866	125	96	125	87
Anleihe 2019–2028	1.000	EUR	5,0	1,235	995	927	994	879
Anleihe 2019–2026	340	GBP	2,1	1,944	345	329	338	313
Anleihe 2019–2034	103	NOK	10,1	2,732	89	83	95	83
Anleihe 2019–2029	310	CHF	5,5	0,135	377	354	355	314
Anleihe 2019–2034	133	CHF	10,5	0,516	162	148	152	125
Anleihe 2019–2039	47	SEK	15,4	2,025	45	37	45	34
Anleihe 2020–2035	500	EUR	11,5	0,819	496	384	496	348
Anleihe 2020–2024	300	EUR	0,1	–0,062	300	299	300	290
Anleihe 2020–2032	150	EUR	8,2	0,257	150	121	150	108
Anleihe 2020–2027	900	EUR	3,3	0,639	896	839	895	800
Anleihe 2020–2040	750	EUR	16,3	1,433	744	574	743	523
Anleihe 2020–2029	850	EUR	5,5	0,411	848	755	848	698
Anleihe 2020–2039	650	EUR	15,5	0,977	640	467	640	421
Anleihe 2020–2035	48	SEK	11,5	1,544	45	37	45	34
Anleihe 2020–2050	1.000	EUR	26,9	0,656	992	550	992	483
Anleihe 2021–2036	370	CHF	12,1	0,100	433	373	407	305
Anleihe 2021–2026	339	GBP	2,9	0,523	344	312	336	288
Anleihe 2021–2026	494	SEK	2,1	0,524	450	423	449	401
Anleihe 2021–2036	1.000	EUR	12,3	0,759	984	745	983	669
Anleihe 2021–2033	296	CHF	9,4	0,211	351	315	330	267
Anleihe 2021–2041	168	AUD	17,4	3,124	159	112	165	116
Anleihe 2021–2051	1.000	EUR	27,4	1,159	992	628	992	548
Anleihe 2021–2036	196	NOK	12,5	2,241	177	154	190	154
Anleihe 2021–2031	750	EUR	7,7	0,393	748	622	747	566
Anleihe 2021–2031	279	CHF	7,8	0,241	324	298	305	257
Anleihe 2022–2042	191	AUD	18,0	3,350	184	133	190	137
Anleihe 2022–2027	200	EUR	3,1	0,791	200	189	199	181
Anleihe 2022–2034	750	EUR	10,2	1,389	747	641	747	580
Anleihe 2022–2030	900	EUR	6,4	1,992	892	850	891	804
Anleihe 2022–2040	52	SEK	16,7	3,511	49	49	49	47

SENIORANLEIHEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissions- volumen	Emissions- währung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	2023		2022	
					Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Anleihe 2022-2032	308	CHF	8,7	1,903	324	340	305	297
Anleihe 2022-2034	51	NOK	10,7	4,370	44	48	47	49
Anleihe 2022-2042	500	EUR	18,8	3,924	495	538	495	502
Anleihe 2022-2042	151	CHF	18,9	2,285	161	187	151	152
Anleihe 2023-2037	750	EUR	14,0	3,664	747	781	-	-
Anleihe 2023-2033	600	EUR	9,4	3,413	592	618	-	-
Anleihe 2023-2035	287	CHF	11,7	1,927	296	314	-	-
Anleihe 2023-2027	600	EUR	3,7	3,590	598	617	-	-
Anleihe 2023-2033	149	AUD	9,9	6,053	153	163	-	-
Anleihe 2023-2043	650	EUR	19,9	4,140	639	707	-	-
Insgesamt					28.930	26.220	27.706	23.424
Anpassung aus Derivaten					- 29	-	- 84	-
Gesamtbetrag Senioranleihen					30.042	27.306	28.802	24.512

2023 wurden drei festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen der DB Finance über 400 Mio. €, 500 Mio. € und 475 Mio. CHF (386 Mio. €) sowie eine variabel verzinsliche börsennotierte Senioranleihe über 600 Mio. € im Gesamtwert von 1.886 Mio. € planmäßig getilgt.

2023 wurden von der DB Finance sechs festverzinsliche börsennotierte Senioranleihen mit einem Gesamtwert von 3.036 Mio. € emittiert. Dabei handelt es sich um Emissionen über 750 Mio. €, 600 Mio. €, 275 Mio. CHF (287 Mio. €), 600 Mio. €, 250 Mio. AUD (149 Mio. €) und 650 Mio. €. Ein Teil

der Euro-Anleihen wurde von festverzinslich in variabel verzinslich gewappt. Daraus resultierte in der Bewertung des Anleihenbestands eine Reduktion der Buchwerte um 29 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 84 Mio. €).

Im Rahmen des kurzfristigen Liquiditätsmanagements wurden Commercial-Paper-Emissionen getätigt. Per 31. Dezember 2023 waren Commercial-Paper im Umfang von 358 Mio. € ausstehend (per 31. Dezember 2022: keine). Sie setzten sich wie folgt zusammen:

COMMERCIAL-PAPER-EMISSIONEN PER 31.12. / in Mio. €	Emissions- volumen	Emissions- währung	Restlaufzeit in Tagen	Nominalzins in %	2023		2022	
					Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
vom 11.12.2023	54	USD	16	5,552	48	48	-	-
vom 11.12.2023	60	EUR	15	3,940	60	60	-	-
vom 11.12.2023	50	EUR	15	3,940	50	50	-	-
vom 11.12.2023	50	EUR	15	3,940	50	50	-	-
vom 11.12.2023	50	EUR	15	3,940	50	50	-	-
vom 11.12.2023	50	EUR	15	3,940	50	50	-	-
Insgesamt	364				358	358	-	-

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt:

BANKSCHULDEN PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	2023		2022	
				Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	2,5	variabel	500	500	-	-
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	2,5	variabel	500	500	-	-
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	2,9	variabel	500	500	-	-
Bankdarlehen 2023-2026	EUR	2,9	variabel	500	500	-	-
Sonstige				574	574	545	546
Insgesamt				2.574	2.574	545	546

Der Anstieg der Bankschulden per 31. Dezember 2023 resultierte im Wesentlichen aus der Aufnahme von vier Bankkrediten als Brückenfinanzierung für eventuelle Veräußerungserlöse.

Die sonstigen Bankschulden enthielten überwiegend kurzfristig fällige Sicherheiten (per 31. Dezember 2023: 524 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 525 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Derivate-transaktionen resultierten.

Verbindlichkeiten werden im DB-Konzern grundsätzlich nicht besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2023 weitere garantierte Kreditfazilitäten mit einem Gesamtvolumen von 4.797 Mio. € zur Verfügung (per 31. Dezember 2022: 4.589 Mio. €). Davon entfielen 2.100 Mio. € auf Back-up-Linien für das 3,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG (per

31. Dezember 2022: 2.000 Mio. €). Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2023 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 2.697 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 2.589 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend im Segment DB Schenker.

Verpflichtungen aus Leasingverhältnissen (Anhangziffer (13) 242ff.) werden durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände hatten per 31. Dezember 2023 einen Buchwert von 4.266 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 4.692 Mio. €).

Die Nominalwerte der Leasingverbindlichkeiten verteilten sich wie folgt:

LEASINGVERBINDLICHKEITEN / in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2023								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.064	885	686	532	408	1.828	4.339	5.403
PER 31.12.2022								
Nominalwerte der Leasingzahlungen	1.136	902	720	566	442	2.063	4.693	5.829

Die Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen gem. IFRIC 12 sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

PER 31.12. / in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	2023		2022	
			Buchwert	Fair Value	Buchwert	Fair Value
Dieselnetz Allgäu Dieseltreibfahrzeuge (2020)	EUR	6,0	30	30	35	34
S-Bahn Nürnberg Elektrotreibfahrzeuge (2020)	EUR	7,0	53	52	60	57
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotreibfahrzeuge (2020)	EUR	11,0	8	7	8	7
S-Bahn Rhein-Neckar Elektrotreibfahrzeuge (2021)	EUR	11,0	56	51	61	53
Sonstige	EUR		4	4	-	-
Insgesamt			151	144	164	151

Zur Erfüllung der Schienenpersonennahverkehrsleistungen wurden diverse Triebfahrzeuge von den verantwortlichen Bestellerorganisationen angemietet.

Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen stehen Forderungen aus Verkehrskonzessionen gegenüber (Anhangziffer (19) 247 ff.).

Die beizulegenden Zeitwerte der langfristigen Finanzschulden werden den folgenden Bewertungshierarchien zugeordnet:

PER 31.12. / in Mio. €	2023				2022			
	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt	Level 1	Level 2	Level 3	Insgesamt
FINANZSCHULDEN – LANGFRISTIG								
Zinslose Darlehen	-	-	-	-	-	146	-	146
Senioranleihen	3.036	22.310	-	25.346	2.335	20.194	-	22.529
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	-	2.008	-	2.008	-	7	-	7
Leasingverbindlichkeiten	-	3.271	-	3.271	-	3.667	-	3.667
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	-	123	-	123	-	131	-	131
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	22	-	22	-	11	-	11
Insgesamt	3.036	27.734	-	30.770	2.335	24.156	-	26.491

Die zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Zinslosen Darlehen werden durch eine Abzinsung der in Laufzeitscheiben aufgeteilten Nominalwerte der Zinslosen Darlehen mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller DB-Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

Für Senioranleihen der DB Finance, die als Level 1 eingestuft werden, werden Marktpreise aus einem aktiven Markt herangezogen, multipliziert mit den Fremdwährungskursen am Bilanzstichtag. Die Quellen für die Notierungen sind u. a. Thomson Reuters und Bloomberg. Die Senioranleihen, bei denen die Marktaktivität den Anforderungen eines aktiven Marktes nicht entspricht, wurden dem Level 2 zugeordnet. Für die Ermittlung der Fair Values dieser Senioranleihen wurden bindende Angebote u. a. bei Thomson Reuters und Bloomberg zugrunde gelegt, die anhand der Bewertungsmodelle unter Einbeziehung der am Markt beobachtbaren Parameter wie Zinskurven und Wechselkurse verifiziert wurden.

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverträge sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen wird durch eine Abzinsung der noch ausstehenden Leasingraten mit der DB-Zinskurve (Marktzinskurve plus aktueller Spread; Quelle: Thomson Reuters bzw. Bloomberg) ermittelt.

(29) VERBINDLICHKEITEN

Die erstmalige Bewertung von Verbindlichkeiten erfolgt nach IFRS 9 grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert unter Berücksichtigung von Transaktionskosten bzw. Agien/Disagien. In der Folge werden langfristige Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Die beizulegenden Zeitwerte der Bilanzpositionen Übrige Verbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Die Verbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2023								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	6.224	38	18	43	10	6	115	6.339
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	3.998	96	242	164	17	352	871	4.869
Insgesamt	10.222	134	260	207	27	358	986	11.208
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.281	6	3	3	2	3	17	2.298
davon erhaltene Anzahlungen	90	2	2	2	1	3	10	100
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	237	-	-	-	-	-	-	237
PER 31.12.2022								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen einschließlich erhaltener Anzahlungen	7.940	76	21	6	6	8	117	8.057
Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	4.463	170	160	167	17	302	816	5.279
Insgesamt	12.403	246	181	173	23	310	933	13.336
davon nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	2.660	8	3	2	2	4	19	2.679
davon erhaltene Anzahlungen	297	2	2	2	1	4	11	308
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	185	-	-	-	-	-	-	185

Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entfiel mit 733 Mio. € auf das Segment DB Schenker und mit 290 Mio. € auf das Segment DB Regio. Bei den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten ergaben sich Anstiege bei den Segmenten DB Regio (+247 Mio. €) und DB Fernverkehr (+119 Mio. €) sowie ein Rückgang beim Segment Beteiligungen/Sonstige (-252 Mio. €). Im Übrigen wird auf die »[Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten](#)« 226 f. verwiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten und erhaltene Anzahlungen sind keiner Kategorie des IFRS 9 zuzuordnen.

Die übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten betrafen im Einzelnen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	302	318
Verbindlichkeiten für nicht abgewinkelte Arbeitsmehrleistungen	297	304
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	101	129
Verbindlichkeiten für Abfindungen	56	36
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	6	11
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	23	25
Sonstige Personalverpflichtungen	1.120	1.163
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	43	81
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	178	198
Übrige Steuern	72	108
Verbindlichkeiten aus Zinsen	199	183
Erlösschmälerungen	50	59
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	273	286
Für Liefergeschäfte begebene eigenständige Schuldanerkenntnisse	537	771
Verbindlichkeiten gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz	2	4
Weitere Verbindlichkeiten	1.610	1.603
Insgesamt	4.869	5.279

Der Anstieg der personalbezogenen Verbindlichkeiten resultierte insbesondere aus gestiegenen sonstigen Personalverpflichtungen im Zusammenhang mit der Abgeltung von Pensionsverpflichtungen in Schweden und aufgrund der Erhöhung der leistungsabhängigen Zulagen im Segment DB Schenker.

Die Verbindlichkeiten waren per 31. Dezember 2023 unverändert mit 0 Mio. € besichert.

In den übrigen und sonstigen Verbindlichkeiten waren Risiken aus Factoring-Vereinbarungen enthalten.

Die Verpflichtungen aus begebenen eigenständigen Schuldanerkenntnissen korrespondieren mit betragsgleichen Forderungen aus Lieferverträgen, die für den Fall einer Inanspruchnahme durch Bankbürgschaften abgesichert sind.

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2023 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Deutschland und Singapur.

(31) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

GRI

Der DB-Konzern gewährt seinen Mitarbeitenden in zahlreichen Ländern Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Ausgestaltung der Pensionszusagen richtet sich nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen des jeweiligen Landes.

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme. Die Bewertung und Bilanzierung der leistungsorientierten Zusagen erfolgt in Übereinstimmung mit IAS 19. Wesentliche Pensionsverpflichtungen bestehen nur in Deutschland sowie im Vereinigten Königreich. Aus diesem Grund werden auch nur diese im Folgenden näher beschrieben.

Deutschland

Pensionsverpflichtungen des DB-Konzerns in Deutschland umfassen sowohl solche für Beamten:innen als auch für Arbeitnehmende.

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten:innen erhalten nach ihrer Pensionierung Ruhestandsbezüge durch das BEV nach dem Beamtenversorgungsgesetz.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten:innen für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmende (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach den Tarifverträgen über die betriebliche Zusatzversorgung (ZverTV) und die betriebliche Altersvorsorge (bAV-TV) der Arbeitnehmenden der DB AG. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung der Beamten:innen handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.



Die Pensionsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmenden betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmende, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmenden auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmenden des DB-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmenden die Renten-Zusatzversicherung fort.

Während des aktiven Arbeitsverhältnisses erfolgt für diese Arbeitnehmenden ebenfalls eine Als-ob-Kostenerstattung an das BEV. Mit dem Ausscheiden der Arbeitnehmenden entfällt diese gegenüber dem BEV.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung der Arbeitnehmenden (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmende der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 bis zum 31. Dezember 2021 eingestellten Arbeitnehmenden erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZversTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist. Die Anpassung der laufenden Rentenleistungen erfolgt jährlich nach den Vorschriften des Betriebsrentengesetzes. Als Leistungen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslangen Rente gewährt. Für diesen Plan wird kein Planvermögen gebildet.

Darüber hinaus erhalten die Arbeitnehmenden in den meisten Konzerngesellschaften einen monatlichen Beitrag zur betrieblichen Altersvorsorge i. H. v. 3,3 % des Monats Tabellenentgelts sowie der meisten in dem Monat gezahlten Entgeltbestandteile. Der monatliche Beitrag wird in einen Pensionsfonds (DEVK-Pensionsfonds) gezahlt. Rückstellungen müssen hierfür nicht gebildet werden.

c) Gegenüber Führungskräften im DB-Konzern, die eine Führungskraftzusage vor dem 1. Januar 2007 erhalten haben, bestehen unterschiedliche leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen. Die Höhe dieser Leistungen hängt grundsätzlich von der Dienstzeit und dem Gehalt ab. Im Allgemeinen werden Alters-, Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen in Form einer lebenslangen Rente gewährt. Mit Ausnahme einer geringen Anzahl von Rückdeckungsversicherungen besteht kein Planvermögen.

d) Führungskräften des DB-Konzerns, die eine Führungskraftzusage nach dem 31. Dezember 2006 erhalten haben, wird grundsätzlich eine Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage gewährt. Hierbei wird in jedem Dienstjahr ein Versorgungsbaustein ermittelt, der von Gehalt und Alter der Berechtigten abhängt. Die Finanzierung dieser Leistungen erfolgt über eine Treuhandstruktur (Contractual Trust Arrangement; CTA), den Deutsche Bahn Pension Trust e. V. Die Leistungshöhe richtet sich grundsätzlich nach der Rendite des CTA, wobei eine Mindestverzinsung garantiert wird (Zusagen bis einschließlich 2014: 2,25 % p. a., Zusagen ab 2015: lediglich Beitragserhalt). Langlebkeitsrisiken werden dadurch vermieden, dass die Leistungen grundsätzlich in Form einer fünfjährigen Ratenzahlung gewährt werden. Bei dem Vermögen des CTA handelt es sich um Planvermögen. Durch den wirtschaftlichen Gleichlauf von Pensionsverpflichtung und Planvermögen bei entsprechender Wertentwicklung des CTA werden Anlagerisiken minimiert. Es bestehen weder rechtliche noch regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen des Deutsche Bahn Pension

Trust e. V. Die Anlage der Beiträge erfolgt entsprechend der grundsätzlichen Prämisse, dass die zugesagte Versorgungsleistung durch eine entsprechende Garantiekomponente gewährleistet wird. Dazu wird bei jeder Einzahlung einzeln je Versorgungsanwärter:in ein altersabhängiger Anlagebetrag in Nullkuponanleihen (Zerobonds) bester Bonität investiert. Der nach Dotierung der Garantiekomponente verbleibende Anlagebetrag wird renditeoptimierend vorrangig in passiv verwaltete europäische Aktien- und Rentenfonds (bzw. vergleichbare Produkte) investiert.

e) Für Führungskräfte besteht die Möglichkeit, an einem Entgeltumwandlungsprogramm (Deferred-Compensation-Programm) teilzunehmen. Diese durch Arbeitnehmende finanzierte Form der betrieblichen Altersversorgung stellt eine leistungsorientierte Pensionsverpflichtung dar.

Vereinigtes Königreich

a) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Cargo (UK) Holdings Limited handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen Railway Pension Scheme. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt i. d. R. alle drei Jahre. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan anhand der entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten. Der Pensionsplan ist endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslange Renten gewährt. Die Pensionsverpflichtungen sind durch Planvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

b) Bei dem nicht fortgeführten Geschäftsbereich DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Bedeutende leistungsorientierte Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeitende von DB Arriva innerhalb des Railway Pension Scheme im Vereinigten Königreich. Hierbei handelt es sich um andere Sektionen als den DB Cargo UK Plan innerhalb des Railway Pension Scheme. Die Kosten der Versorgungspläne werden in einem 60:40-Verhältnis von Arbeitgeber und Arbeitnehmenden getragen und anteilig bilanziert. Die Versorgungspläne sind endgehaltsabhängig, als Leistungen werden lebenslange Renten gewährt. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitgehend durch Fondsvermögen gedeckt. Die Kapitalanlage wird durch den Treuhänder des Planvermögens in Abstimmung mit dem DB-Konzern vorgenommen.

Einige Gesellschaften leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung für die während der Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) angestellten Arbeitnehmenden Beiträge an den britischen Railway Pension Scheme. Die Verpflichtungen gegenüber diesen Mitarbeitenden sowie das Planvermögen werden nach Abzug des durch die Arbeitnehmenden finanzierten Teils (40 %) vollständig bilanziert. Im Rahmen der Bilanzierung des Effekts aus Franchisevereinbarungen verbleibt als in der Bilanz erfasste Nettoschuld der Barwert der für die Dauer der Franchisevereinbarungen zu entrichtenden Beiträge zum Abbau eines Plandefizits. Als Personalaufwand werden die laufenden Beiträge zum Versorgungsplan ausgewiesen.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitenden beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne).

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Bei den leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen im In- und Ausland liegen die versicherungsmathematischen Risiken beim DB-Konzern. Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Versicherungsmathematische Risiken, die als typisch für Unternehmen mit leistungsorientierten Plänen zu erachten sind, bestehen in folgender Weise:

- **Zinsrisiko:** Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Senioranleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Ein Wechsel des Rechnungszinses führt zu einer Veränderung des Barwerts der Gesamtverpflichtung (DBO).
- **Inflationsrisiko:** Ein Teil der Pensionsverpflichtungen, insbesondere aufgrund von Anpassungen laufender Renten, ist an die Entwicklung der Inflation geknüpft.

- **Langlebigkeitsrisiko:** Ein Langlebigkeitsrisiko kann sich aufgrund zukünftig steigender Lebenserwartung in Form verlängerter Rentenzahlungszeiträume konkretisieren.
- **Investitionsrisiko:** Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens bzw. der Erstattungsansprüche auf den Fair Values zum Bilanzstichtag. Die Kapitalanlage ist grundsätzlich mit zahlreichen Risiken behaftet, die sich in der Zeitwertbilanzierung des Planvermögens auswirken können. Im Falle von Pensionsplänen mit einer Dotierungsverpflichtung kann durch das Investitionsrisiko die Höhe der künftigen Beiträge beeinflusst werden.

Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
PER 31.12. / in Mio. €								
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	581	339	1.653	3.943	38	40	2.272	4.322
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	3.308	2.782	50	58	13	11	3.371	2.851
Gesamtverpflichtung	3.889	3.121	1.703	4.001	51	51	5.643	7.173
Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	-555	-271	-1.723	-3.949	-32	-33	-2.310	-4.253
Effekt aus Kostenaufteilung	-	-	-6	-34	-	-	-6	-34
Effekt aus Franchisevereinbarungen	-	-	0	-34	-	-	0	-34
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.64 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	54	-	-	0	-	-	54	0
In der Bilanz als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	-	-	111	118	-	-	111	118
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	3.388	2.850	85	102	19	18	3.492	2.970

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Mio. €								
Verpflichtungsumfang per 01.01.	3.121	4.795	4.001	6.659	51	76	7.173	11.530
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmendenbeiträge	117	189	36	48	2	3	155	240
Arbeitnehmendenbeiträge	3	3	24	25	1	0	28	28
Zinsaufwand	123	52	162	92	2	1	287	145
Zahlungen	-108	-98	-178	-192	-4	-7	-290	-297
davon Rentenzahlungen	-108	-94	-178	-184	-4	-7	-290	-285
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-4	-	-8	-	-	-	-12
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	4	-3	-2	0	0	2	2
Transfers	181	1	-2.541	0	0	-	-2.360	1
Änderung Konsolidierungskreis	-	-8	0	-18	-	-	0	-26
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-8	0	-18	-	-	0	-26
Versicherungsmathematische Gewinne (-) / Verluste (+)	447	-1.817	116	-2.370	-	-22	563	-4.209
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	-2	-125	95	485	-4	0	89	360
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-4	-2	-48	-38	1	-1	-51	-41
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	453	-1.690	69	-2.817	3	-21	525	-4.528
Währungskurseffekte	-	-	86	-241	-1	0	85	-241
Verpflichtungsumfang per 31.12.	3.889	3.121	1.703	4.001	51	51	5.643	7.173

Die Transfers in der Spalte Europa (ohne Deutschland) betrafen die Umgliederung von Pensionsrückstellungen des ehemaligen Segments DB Arriva in die Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten stehen.

Die Entwicklung des Planvermögens ist in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio. €	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Zeitwert des Planvermögens per 01.01.	271	328	3.949	5.207	33	40	4.253	5.575
Arbeitgeberbeiträge	37	30	73	79	2	2	112	111
Arbeitnehmendenbeiträge	0	1	24	25	0	0	24	26
Fiktiver Ertrag aus Planvermögen	17	4	165	86	1	0	183	90
Zahlungen	-18	-5	-171	-185	-3	-7	-192	-197
davon Rentenzahlungen	-18	-5	-171	-177	-3	-7	-192	-189
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-	-	-8	-	-	-	-8
Transfers	236	-	-2.468	-	0	-	-2.232	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	0	-	-13	-	-	-	-13
Neubewertung	12	-87	75	-1.016	0	-2	87	-1.105
Verwaltungskosten: Kosten der Pensionssicherung	-	-	-8	-10	-1	0	-9	-10
Währungskurseffekte	-	-	84	-224	0	0	84	-224
Zeitwert des Planvermögens per 31.12.	555	271	1.723	3.949	32	33	2.310	4.253

Die Transfers in der Spalte Europa (ohne Deutschland) betrafen fast ausschließlich das ehemalige Segment DB Arriva betreffende Planvermögen.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelte es sich um:

PER 31.12. / in Mio. €	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Aktien und sonstige Wertpapiere	24	12	377	1.866	8	10	409	1.888
davon mit Marktpreisnotierung	24	12	377	1.866	8	10	409	1.888
Zinstragende Wertpapiere	190	158	1.190	1.426	22	21	1.402	1.605
davon mit Marktpreisnotierung	190	158	1.190	1.426	22	21	1.402	1.605
Rückdeckungsversicherungen	66	68	98	96	-	-	164	164
davon mit Marktpreisnotierung	66	68	91	82	-	-	157	150
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	7	14	-	-	7	14
Private Equity	-	-	76	158	-	-	76	158
davon ohne Marktpreisnotierung	-	-	76	158	-	-	76	158
Anlagen in Infrastruktur	-	-	1	167	-	-	1	167
davon mit Marktpreisnotierung	-	-	1	167	-	-	1	167
Barmittel und andere Vermögenswerte	275	33	-19	236	2	2	258	271
davon mit Marktpreisnotierung	41	33	-28	69	0	0	13	102
davon ohne Marktpreisnotierung	234	-	9	167	2	2	245	169
	555	271	1.723	3.949	32	33	2.310	4.253
davon als Forderungen aus Planvermögen erfasster Vermögenswert	-	-	-111	-118	0	-	-111	-118
	555	271	1.612	3.831	32	33	2.199	4.135

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung ist nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	Deutschland		Europa (ohne Deutschland)		Übrige Welt		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Rückstellung per 01.01.	2.850	4.467	102	528	18	36	2.970	5.031
Pensionsaufwand	232	243	38	62	5	4	275	309
davon Dienstzeitaufwand	117	189	36	48	2	3	155	240
davon Arbeitnehmendenbeiträge	2	2	-	-	1	-	3	2
davon Zinserträge und Zinsaufwendungen	108	48	-3	6	1	1	106	55
davon Verwaltungskosten	-	-	8	10	1	0	9	10
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand sowie Gewinne oder Verluste aus Abgeltungen	5	4	-3	-2	0	0	2	2
Arbeitgeberbeiträge	-36	-30	-73	-79	-2	-2	-111	-111
Zahlungen	-90	-93	-7	-7	-1	0	-98	-100
davon Rentenzahlungen	-90	-89	-7	-7	-1	0	-98	-96
davon Zahlungen für Abgeltungen	-	-4	-	0	-	-	-	-4
Transfers	5	1	11	0	0	-	16	1
Änderung Konsolidierungskreis	-	-8	0	-5	-	-	0	-13
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Abgang Konsolidierungskreis	-	-8	0	-5	-	-	0	-13
Neubewertung	427	-1.730	21	-414	0	-20	448	-2.164
aus erfahrungsbedingter Neubewertung	-2	-125	65	405	-4	0	59	280
aus der Veränderung demografischer Annahmen	-4	-2	-37	-36	0	-1	-41	-39
aus der Veränderung finanzieller Annahmen	453	-1.690	54	-1.756	3	-21	510	-3.467
Differenz tatsächlicher Ertrag zu fiktivem Ertrag Planvermögen	-12	87	-61	973	1	2	-72	1.062
Änderungen der Vermögenswertobergrenze	-8	-	0	0	-	-	-8	0
Währungskurseffekte	-	-	2	-6	-1	0	1	-6
Veränderung erfasster Vermögenswerte	-	-	-9	23	-	-	-9	23
Rückstellung per 31.12.	3.388	2.850	85	102	19	18	3.492	2.970

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	2023	2022
RECHNUNGSZINSFUSS		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	3,20	3,80
Vereinigtes Königreich	4,50	4,75
ERWARTETE LOHN- UND GEHALTSENTWICKLUNG		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	4,10	4,10
Vereinigtes Königreich	3,10	3,30
ERWARTETE RENTENENTWICKLUNG (JE NACH PERSONENGRUPPE)		
Deutschland und übrige Welt (ohne Vereinigtes Königreich)	2,25	2,00
Vereinigtes Königreich	2,10	2,30

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck unverändert Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länder- oder versorgungsspezifische Sterbetafeln verwendet.

Sensitivitäten und zusätzliche Angaben:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt höheren Zinssatz	4.905	6.225
Gesamtverpflichtung bei einem um 1 Prozentpunkt niedrigeren Zinssatz	6.578	8.364
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5% höheren Gehaltsentwicklung	5.667	7.239
Gesamtverpflichtung bei einer um 0,5% höheren Rentenentwicklung	5.930	7.473
Gesamtverpflichtung bei einer um 1 Jahr erhöhten Lebenserwartung	5.792	7.411
Gesamtverpflichtung	5.644	7.173
davon aktive Begünstigte	2.504	3.027
davon ausgeschiedene Anwärter:innen	798	1.245
davon Pensionär:innen	2.341	2.901
Erwartete Einzahlungen in das Planvermögen für das kommende Jahr	63	110
Direkte Rentenzahlungen für das kommende Jahr	128	116
Duration der Leistungsverpflichtung (in Jahren)	15,4	15,5

Die Angaben zur Sensitivität wurden unter Anwendung des Verfahrens ermittelt, das bei der Berechnung des Verpflichtungsumfangs eingesetzt wurde. Dabei wurde jeweils eine Annahme unter Beibehaltung der übrigen Annahmen geändert, sodass Interdependenzen zwischen den einzelnen Annahmen unberücksichtigt geblieben sind.

(32) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme größer als 50 % ist und die zu einem Abfluss von Ressourcen führt, und wenn eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist (IAS 37 Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen).

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzzückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzzückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG würde in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet

damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Zinsergebnis erfasst. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Die Umweltschutzzückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Als ökologische Altlasten werden sanierungspflichtige Kontaminationen von Boden und Grundwasser bezeichnet, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für Einzelne oder die Allgemeinheit auslösen. Gesetzliche Grundlagen zur Ableitung der Sanierungspflichten sind in den Boden- und Wassergesetzen des Bundes und der Länder zusammengefasst. Ebenfalls Gegenstand der Bearbeitung ökologischer Altlasten sind erforderliche Sanierungsmaßnahmen am Kanalbestand, um Boden- und Grundwasserkontaminationen aus Leckagen des Kanalbestands zu vermeiden, und Maßnahmen zur Stilllegung von Altdeponien.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren. Wesentliche Treiber können die Anwendung innovativer Sanierungsverfahren, Veränderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und auch die Marktpreisentwicklung für die Entsorgung von Altlasten sein. Um die Sanierungskosten für die einzelnen Schadensfälle realistisch abzuschätzen, werden in den Arbeitsprogrammen Anpassungen der Kostenschätzungen aufgrund von Erkenntniszuwachs und behördlichen Abstimmungen in den aufeinanderfolgenden Bearbeitungsstufen vorgenommen.

Für die Bewertung der Rückstellung zum Bilanzstichtag wurden auf der Grundlage der derzeit bekannten Untersuchungs- und Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt. Die Abzinsung der Rückstellung erfolgt auf Basis erwarteter Zahlungsabflüsse bei Anwendung eines risikoadjustierten Zinssatzes von 0,18 % (per 31. Dezember 2022: 0,09 %).

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden gebildet, sofern ein Verlust wahrscheinlich ist und dieser Verlust verlässlich geschätzt werden kann. Wegen der mit dieser Beurteilung verbundenen Unsicherheit können die tatsächlichen Verluste ggf. von den ursprünglichen Schätzungen und damit von dem Rückstellungsbetrag abweichen. Im DB-Konzern ergeben sich solche Unsicherheiten insbesondere aus der Schätzung zukünftiger Erträge aus Verkehrsverträgen, der damit in Zusammenhang stehenden Sach- und Personalkosten sowie etwaiger Pönalezahlungen. Änderungen der Schätzungen dieser drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften können sich unter Umständen erheblich auf die künftige Ertragslage auswirken.

Die Bewertung der Rückstellungen für Stilllegungen erfolgt hauptsächlich auf Basis von Schätzungen, die für Stilllegungs- und Entsorgungskosten im Wesentlichen aus branchenspezifischen Gutachten abgeleitet werden. Die Rückstellungen werden zum Zeitpunkt ihrer Entstehung mit ihrem abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Personalbezogene Rückstellungen		Erlösschmälerungen		Rückstellungen für drohende Verluste		Stilllegungsverpflichtungen		Umweltschutz		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Stand per 01.01	828	910	2.604	2.254	545	590	465	433	1.383	1.443	1.745	1.866	7.570	7.496
Währungsumrechnungseffekte	-2	0	0	0	1	-4	-	-	0	0	-5	-4	-6	-8
Änderung Konsolidierungskreis	0	-5	-	-24	0	-	-	-	-	-	0	10	0	-19
davon Zugang Konsolidierungskreis	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	-	19
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	-5	-	-24	0	-	-	-	-	-	0	-9	0	-38
Inanspruchnahme	-265	-250	-502	-485	-151	-164	-49	-44	-46	-45	-355	-253	-1.368	-1.241
Auflösung	-52	-83	-286	-202	-38	-38	-10	-8	0	0	-217	-217	-603	-548
Umgliederung	-14	-22	142	13	-70	-32	-	-	-2	-1	-136	-35	-80	-77
Zuführung	390	310	1.696	1.048	223	212	29	89	30	1	444	442	2.812	2.102
Auf- und Abzinsung	13	-32	-	-	7	-19	-4	-5	-12	-15	4	-64	8	-135
Stand per 31.12.	898	828	3.654	2.604	517	545	431	465	1.353	1.383	1.480	1.745	8.333	7.570

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beiträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

in Mio. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Insgesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
PER 31.12.2023								
Personalbezogene Rückstellungen	413	137	103	62	45	138	485	898
Erlösschmälerungen	3.654	-	-	-	-	-	-	3.654
Rückstellungen für drohende Verluste	220	126	60	44	25	42	297	517
Stilllegungsverpflichtungen	53	49	44	45	45	195	378	431
Umweltschutz	63	61	67	54	62	1.046	1.290	1.353
Übrige Rückstellungen	1.053	85	122	70	59	91	427	1.480
Insgesamt	5.456	458	396	275	236	1.512	2.877	8.333
PER 31.12.2022								
Personalbezogene Rückstellungen	336	143	98	62	46	143	492	828
Erlösschmälerungen	2.604	-	-	-	-	-	-	2.604
Rückstellungen für drohende Verluste	241	97	93	43	35	36	304	545
Stilllegungsverpflichtungen	79	45	45	45	45	206	386	465
Umweltschutz	55	58	59	57	52	1.102	1.328	1.383
Übrige Rückstellungen	1.295	106	99	61	60	124	450	1.745
Insgesamt	4.610	449	394	268	238	1.611	2.960	7.570

Personalbezogene Rückstellungen

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungszahlungen) werden fällig, wenn Mitarbeitende im Rahmen von Vorruhestand oder Altersteilzeit vor dem abschlagsfreien regulären Renteneintritt freigesetzt werden oder wenn Mitarbeitende gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austreten. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitenden entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeitende im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Einzelvertragliche Altersteilzeitvereinbarungen basieren i. d. R. auf dem sog. Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung werden bis zum Ende der Aktivphase der Altersteilzeit ratierlich angesammelt und in Übereinstimmung mit IAS 19 zurückgestellt. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird als andere langfristig fällige Leistung an Arbeitnehmende ebenfalls mit dem ratierlichen Barwert bewertet.

Der DB-Konzern bietet Mitarbeitenden unter bestimmten Voraussetzungen tarifvertraglich die Möglichkeit, ihre Arbeitszeit unterhalb ihrer regulären Arbeitszeit zu verringern (besondere Teilzeit im Alter). In diesen Fällen reduziert sich die Arbeitszeit auf 81% der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit, wobei das Entgelt auf 90% aufgestockt wird. Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge werden auf Basis von 100% der Referenz- bzw. Regelarbeitszeit gewährt.

Die personalbezogenen Rückstellungen setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Personalvertragliche Verpflichtungen	454	385
Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen	188	184
Jubiläumsrückstellungen	89	92
Sonstige	167	167
Insgesamt	898	828

Die personalbezogenen Rückstellungen enthielten u. a. personalvertragliche Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung bzw. bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen (Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen). Im Übrigen enthielten die personalvertraglichen Verpflichtungen Restrukturierungsrückstellungen. I. H. v. 93 Mio. € betrafen diese das Segment DB Schenker und deckten insbesondere Aufwendungen infolge der Zentralisierung von Finanzfunktionen. Des Weiteren wurden Rückstellungen für die Transformation von DB Cargo i. H. v. 23 Mio. € gebildet.

Mit einer Dotierungshöhe von rund 330 Mio. € per 31. Dezember 2023 (per 31. Dezember 2022: 346 Mio. €) machte die Rückstellung für Verpflichtungsüberschüsse aus Beschäftigungsverhältnissen einen großen Anteil an den personalbezogenen Rückstellungen des DB-Konzerns aus. Hierin spiegeln sich die personalvertraglichen Verpflichtungen der DB AG für die im Demografietarifvertrag (DemografieTV) verankerte Beschäftigungssicherung wider.

Die Rückstellungen für Altersteilzeit- und Vorruhestandsverpflichtungen berücksichtigten die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt. In den Regelungen des DemografieTV zur besonderen Teilzeit im Alter war ein Betrag von 90 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 86 Mio. €) für den tariflichen Anspruch von Mitarbeitenden mit langjähriger Betriebszugehörigkeit und einer langjährigen Tätigkeit im Schichtdienst enthalten.

Erlösschmälerungen

Der Anstieg der Erlösschmälerungen resultierte im Wesentlichen aus Pönaleverpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur, durch erhöhte Krankenstände und die Streiktage im Rahmen von Arbeitskampfmaßnahmen bedingt waren, sowie aus dem besonderen Abrechnungsverfahren zur Erstattung der Fahrgeldeinbußen durch Bund und Länder im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023.

Rückstellungen für drohende Verluste

Die Rückstellungen für drohende Verluste betrafen hauptsächlich Verkehrsverträge, bei denen über die Laufzeit der Verträge Verpflichtungsüberschüsse entstehen. Die Zuführungen betrafen insbesondere DB Regio.

Per 31. Dezember 2023 wurde ein Betrag von 91 Mio. € bei DB Regio (per 31. Dezember 2022: 164 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 8 Mio. € bei DB Arriva) zugeführt.

Stilllegungsrückstellungen

Die Rückstellungen für Stilllegungsverpflichtungen betrafen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Bei der Bewertung der Rückstellung wurde eine in diesem Sektor übliche Kostensteigerungsrate i. H. v. 2,96 % (per 31. Dezember 2022: 3,25 %) und ein Nominalzins von 3,54 % (per 31. Dezember 2022: 3,00 %) berücksichtigt.

Umweltschutzzrückstellungen

Von den Umweltschutzzrückstellungen entfallen 1.339 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.374 Mio. €) auf die DB AG. Die Veränderung i. H. v. 35 Mio. € resultierte aus der Inanspruchnahme von Sanierungsverpflichtungen (–44 Mio. €), einer Zuführung (+21 Mio. €) und einem Zinseffekt (+12 Mio. €). Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG u. a.

- das 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- das 3-Stufen-Kanalprogramm,
- das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt. Durch die strukturierte Bearbeitung wird rechtskonformes sowie kosten- und aufwandsoptimiertes Vorgehen für die Erfassung, Gefährdungsbeurteilung und Sanierung festgestellter Schutzgutgefährdungen sichergestellt.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen »Historische Erkundung«, »Orientierende Untersuchung« und »Detailuntersuchung« bestehende Boden- und/oder Grundwasserunreinigungen lokalisiert und auf der Grundlage der maßgeblichen gesetzlichen Prüfkriterien beurteilt. Wird hierbei eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast festgestellt, wird über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung die Umsetzung der erforderlichen Sanierung geplant. Die Sanierungsdurchführung wird von einem verbindlich abgestimmten Sanierungsplan oder einem öffentlich-rechtlichen Vertrag mit definierten Sanierungszielwerten begleitet.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen von Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht betriebsnotwendige Netz wird stillgelegt. Die Abwicklung des Kanalprogramms erfolgt über die Stufe 1 »Erfassung«, Stufe 2 »Inspektion« und Stufe 3 »Sanierung/Stilllegung«. Gesetzliche Anforderungen sind im Wasserhaushaltsgesetz (WHG), in den Landeswassergesetzen und in den Eigenkontrollverordnungen formuliert.

Im 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung werden alle vom DB-Konzern betriebenen Altdeponien systematisch erfasst (Stufe 1). Die Stilllegung und Rekultivierung der Flächen (Stufe 2a) sowie deren Nachsorge (Stufe 2b) werden auf der Grundlage der Anforderungen aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) und der Deponieverordnung (DepV) geplant und umgesetzt.

Im Berichtsjahr erfolgte eine Neubewertung der Rückstellung. Hieraus ergab sich die Zuführung von 21 Mio. €.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthielten neben Rückstellungen für Projektrisiken, Schadenersatz, Immobilienrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Versicherungen, Haftpflichtrenten, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen sowie sonstigen Steuerrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(33) PASSIVE ABGRENZUNGEN

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- bzw. erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, v. a. Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten Zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt. Die Erträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen werden als sonstiger betrieblicher Ertrag erfasst.

Die passiven Abgrenzungen enthielten folgende Posten:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	111	137
Erlösabgrenzungen	862	904
Sonstige	390	384
Insgesamt	1.363	1.425
Langfristiger Anteil	598	526
Kurzfristiger Anteil	765	899

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Die nachfolgenden Erläuterungen beziehen sich auf die fortgeführten Geschäftsbereiche:

- Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.
- Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten. Von den Zahlungsmitteln waren per 31. Dezember 2023 6 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.277 Mio. €) verfügbarsbeschränkt. Im Vorjahr wurden im Restricted Cash Guthaben von Landesgesellschaften in bestimmten Ländern gezeigt, aus denen der Geldtransfer schwierig erschien. Unsere Erfahrungen haben nun gezeigt, dass Transfers regelmäßig erfolgen können, sodass die Cash-Guthaben dieser Landesgesellschaften nicht mehr als Restricted Cash gezeigt werden.
- Kurzfristig fällige Forderungen gegenüber Kreditinstituten (per 31. Dezember 2023: 228 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 142 Mio. €), die aus Sicherungsvereinbarungen im Rahmen von Finanztermingeschäften resultieren, werden unter den kurzfristigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ausgewiesen. Da sich die Wertentwicklung der Finanztermingeschäfte nur zunehmend schwer prognostizieren lässt, kann von einer kurzfristigen Liquidität solcher Sicherungsleistungen nur eingeschränkt ausgegangen werden.

Der Mittelfluss des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs betrifft das ehemalige Segment DB Arriva.

MITTELFLOSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Gem. IFRS 16 werden Auszahlungen im Rahmen von Leasingverträgen im Mittelfluss aus der Finanzierungstätigkeit erfasst, wenn es sich um Tilgungszahlungen handelt, und im Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit, wenn es sich um Zinszahlungen handelt.

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit hat sich im Berichtsjahr deutlich vermindert. Maßgebend hierfür war ein wesentlich vermindertes Jahresergebnis, bereinigt um gestiegene Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, niedrigere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie deutlich angestiegene zahlungsunwirksame Aufwendungen.

Im Berichtsjahr haben sich die zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge insbesondere durch einen deutlich gestiegenen Aufwandsaldo aus der Zuführung und Auflösung von sonstigen Rückstellungen erhöht (+926 Mio. €).

MITTELFLOSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit teilt sich auf in den Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen, den Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie den Mittelfluss aus dem Zu- und Abgang langfristiger finanzieller Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter der Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen den erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der angestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergab sich insbesondere aus deutlich gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (+2.119 Mio. € / +15,0%) bei einem gestiegenen Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen (+701 Mio. €; +8,3%). Gegenläufig entwickelten sich die Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte (–565 Mio. €) sowie die Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (–272 Mio. €). Die Ein- und Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte enthielten im Saldo Auszahlungen von 243 Mio. € (im Vorjahr: 326 Mio. €) für Investitionen aus dem Erwerb von Verkehrskonzessionen (IFRIC 12).

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst.

MITTELFLOSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus Kapitalzuführungen, dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Senioranleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen, Auszahlungen für die Tilgung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen sowie Auszahlungen für die Tilgung der Zinslosen Darlehen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit hat sich um rund 50 % erhöht. Hierzu haben insbesondere ein gestiegener Einzahlungssaldo aus der Aufnahme und Tilgung von Finanzmitteln im Wesentlichen aus der Aufnahme von Bankschulden und ein verminderter Einzahlungssaldo aus der Bege-

bung und Tilgung von Senioranleihen beigetragen. Darüber hinaus ergaben sich gesunkene Einzahlungen aus Kapitalzuführungen, der erfolgten Gewinnausschüttung an den Bund sowie gestiegenen Auszahlungen für Tilgungen von Leasingverträgen.

ANGABEN ZU DEN VERÄNDERUNGEN VON FINANZVERBINDLICHKEITEN NACH IAS 7

in Mio. €	Per 01.01.2023	Zahlungs- wirksame Veränderung (Einzahlung [+]/ Auszahlung [-])	Nicht zahlungswirksame Veränderungen					Per 31.12.2023
			Erwerb (+)/ Veräußerung (-) von Unter- nehmen	Währungs- kurseffekte	Zugang (+) / Abgang (-) Verbindlichkei- ten und Finanz- forderungen	Umgliederung nicht fort- geführter Geschäfts- bereich	Aufzinsung ¹⁾	
Finanzforderungen	- 142	- 86	-	-	-	-	-	- 228
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG								
Zinslose Darlehen	298	- 155	-	-	-	-	9	152
Senioranleihen	28.802	1.124	-	98	-	-	18	30.042
Commercial Paper	-	358	-	-	-	-	-	358
Bankschulden	545	2.030	-	-1	-	-	-	2.574
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	5.180	-1.021	- 4	- 29	774	- 115	2	4.787
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	164	- 17	-	-	4	-	-	151
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	284	- 220	-	-1	- 11	- 8	-	44
	35.273	2.099	- 4	67	767	- 123	29	38.108
Insgesamt	35.131	2.013	- 4	67	767	- 123	29	37.880

¹⁾ Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2023 1.131 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

in Mio. €	Per 01.01.2022	Zahlungswirksame Veränderung (Einzahlung [+]/Auszahlung [-])	Nicht zahlungswirksame Veränderungen				Aufzinsung ²⁾	Per 31.12.2022
			Erwerb (+)/Veräußerung (-) von Unternehmen	Währungskurseffekte	Zugang (+)/Abgang (-) Verbindlichkeiten und Finanzforderungen	Umgliederung nicht fortgeführter Geschäftsbereich		
Finanzforderungen	- 83	- 59	-	-	-	-	-	- 142
VERBINDLICHKEITEN AUS FINANZIERUNG								
Zinslose Darlehen	446	- 157	-	-	- 7	-	16	298
Senioranleihen	27.403	1.487	-	- 105	-	-	17	28.802
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	1.320	- 779 ¹⁾	- 40	-	-	44 ¹⁾	-	545
Leasingverbindlichkeiten ²⁾	5.059	- 935 ¹⁾	59	- 29	1.148	- 124 ¹⁾	2	5.180
Verbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	180	- 16	-	-	-	-	-	164
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	78	149	65	- 11	3	-	-	284
	34.486	- 251	84	- 145	1.144	- 80	35	35.273
Insgesamt	34.403	- 310	84	- 145	1.144	- 80	35	35.131

¹⁾ Zahl angepasst.

²⁾ Die Auszahlungen für Leasingverbindlichkeiten einschließlich gezahlter Zinsen betrugen per 31. Dezember 2022 1.015 Mio. €. Für die Kapitalflussrechnung wurden diese in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Dieser Zinsanteil ist in der Spalte Aufzinsung verrechnet.

Erläuterungen zu den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Die Segmentberichterstattung des DB-Konzerns wird nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Gesellschaften, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Vorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (Management Approach).

Die Zuordnung der Gesellschaften zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur

des DB-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen bzw. Teilergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Vorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Das ehemalige Segment DB Arriva wird seit Oktober 2023 als nicht fortgeführter Geschäftsbereich klassifiziert und ausgewiesen. Dementsprechend ist der Geschäftsbereich per 31. Dezember 2023 nicht länger Teil der Steuerung durch das Management und damit der internen Managementfinanzinformation. Die Segmentberichterstattung per 31. Dezember 2023, einschließlich der Vorjahreswerte in der Gesamtergebnisrechnung, wurden entsprechend angepasst. Die Vermögenswerte und Schulden des Vorjahres der dem ehemaligen Segment zugehörigen Tochtergesellschaften werden in der Überleitung dargestellt. Die fortzuführenden Geschäftsbereiche des DB-Konzerns setzten sich zum 31. Dezember 2023 aus den verbliebenen acht Segmenten zusammen.

Folgende Segmente des Systemverbunds Bahn werden im DB-Konzern geführt:

- **DB Fernverkehr:** Im Segment DB Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Beförderungs- und Serviceleistungen im Schienenpersonenfernverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- **DB Regio:** Im Segment DB Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Beförderungs- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.
- **DB Cargo:** Im Segment DB Cargo sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Zusätzlich sind die multimodalen Aktivitäten im großvolumigen Komplettladungsverkehr des europäischen Landverkehrsnetzes enthalten. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, dem Vereinigten Königreich, Frankreich, Polen und Spanien.
- **DB Netze Fahrweg:** Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

Mit Eintragung in das Handelsregister am 27. Dezember 2023 wurde rückwirkend zum 1. Mai 2023 die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die DB Netz AG umbenannt und firmiert jetzt unter dem Namen DB InfraGO AG. Zweck des Unternehmens ist, die Eisenbahninfrastruktur als Wirtschaftsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung gemeinwohlorientierter Ziele sowie der jeweils gegebenen Finanzierungsgrundlagen zu betreiben. In der Segmentberichterstattung werden die Segmente DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe per 31. Dezember 2023 letztmalig separat ausgewiesen. Ab dem 1. Januar 2024 werden sie im neuen Segment DB InfraGO zusammengefasst.

- **DB Netze Personenbahnhöfe:** In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsflächen in Deutschland gebündelt.
- **DB Energie:** Das Segment DB Energie bietet alle branchenüblichen Energieprodukte in den Bereichen Transportenergie und stationäre Energien an.
- **Beteiligungen/Sonstige:** In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Managementholding des DB-Konzerns ausgewiesen. Dazu zählen auch die Dienstleistungsgesellschaften, die ihre Leistungen überwiegend konzernintern in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation erbringen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Neben dem Systemverbund Bahn besteht das folgende Segment:

- **DB Schenker:** Im Segment DB Schenker werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB-Konzerns geführt. Diese umfassen Speditions-, Transport- und sonstige Servicedienstleistungen im Waren- und Güterverkehr.

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert.

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt für Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen sowie in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung für Einzelsachverhalte vorgenommen, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch abgrenzbar sind, bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Sie werden in der Spalte Überleitung dargestellt. Darüber hinaus werden in dieser Spalte die Bilanzposten des Capital Employed (inhaltliche Zuordnung gem. Managementberichterstattung) auf die externe Darstellung gem. Konzern-Bilanz übergeleitet. Aufgrund der Auflösung des Segments DB Arriva werden die Vermögenswerte und Schulden der relevanten Gesellschaften für das Vorjahr in der Überleitung dargestellt.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts ([»Kapitalmanagement im DB-Konzern«](#)  232f.).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit konzernexternen Partnern. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erträge) des DB-Konzerns. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Segmenten des DB-Konzerns (v. a. in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten sowie den liquiden Mitteln, verzinslichen Außenforderungen und kurzfristig verfügbaren Geldanlagen in Geldmarktfonds. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung sowie aus Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen.



Die Brutto-Investitionen umfassen die getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Fremdkapitalkosten. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen. Im Berichtsjahr waren die Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva bis zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags enthalten.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Goodwills, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft bzw. erstmalig in den Konzern-Abschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeitenden gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende und dual Studierende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze ([»Grundlagen und Methoden«](#) 228ff.) wie für den übrigen Konzern-Abschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden i. d. R. zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Auch die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern unverändert mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist als international tätiger Mobilitäts-, Transport- und Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig und operiert in enger Abstimmung mit den Tochtergesellschaften, bei denen die Risikopositionen primär entstehen. Dabei orientiert sich das Konzern-Treasury an den einschlägigen Regelungen für das Risikomanagement (Mindestanforderungen an das Risikomanagement [MaRisk], Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich [KonTraG]). Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften

(z. B. Emission von Senioranleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IFRS 9 angestrebt.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die Zinsänderungsrisiken resultieren aus variabel verzinslichen Geldaufnahmen.

Gem. IFRS 7 werden mittels einer Sensitivitätsanalyse die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht. Dabei werden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
 - In die Sensitivitätsberechnungen für das Zinsergebnis werden Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung einbezogen (Bankguthaben, kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen, Zins-Währungs-Swaps, Darlehen).
- Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2023		2022	
	Veränderung des Marktzinsniveaus um			
in Mio. €	+ 100 BP ¹⁾	– 100 BP ¹⁾	+ 100 BP ¹⁾	– 100 BP ¹⁾
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	– 20	+ 22	– 5	+ 6
davon Jahresergebnis	+ 14	– 14	+ 14	– 14
davon sonstiges Ergebnis	– 34	+ 36	– 19	+ 20

¹⁾ Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRISIKEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen und Darlehen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten und -Forderungen umgewandelt. In Einzelfällen kann bei Anleihen auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Tochtergesellschaften sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung über das Konzern-Treasury ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Der Währungssensitivitätsanalyse gem. IFRS 7 liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 % Absicherung keine Auswirkungen auf das Ergebnis oder das Eigenkapital.
- Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, z. B., wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.
- Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominated sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % ab- bzw. aufgewertet gewesen wären, wäre das Gesamtergebnis nicht wesentlich beeinflusst worden:

in Mio. €	2023		2022	
	Veränderung der Fremdwährungskurse um			
	+ 10%	- 10%	+ 10%	- 10%
USD	+ 29	- 29	+ 27	- 27
CNY	+ 8	- 9	+ 3	- 3
CAD	- 1	+ 1	0	0
GBP	+ 114	- 114	+ 1	- 1
SGD	- 4	+ 5	- 12	+ 13
HKD	0	0	- 31	+ 31
SEK	- 2	+ 2	0	0
PLN	+ 2	- 2	0	0
HUF	- 4	+ 5	- 2	+ 2
BDT	0	0	+ 1	- 2
VND	- 1	+ 1	- 1	+ 2
PHP	0	0	- 2	+ 3
TWD	0	0	- 2	+ 2
IDR	0	0	+ 2	- 2
TRY	- 2	+ 2	- 3	+ 3
SAR	+ 1	- 1	0	0
ARS	0	- 1	0	0
INR	+ 1	- 1	0	0
ILS	+ 1	- 1	0	0

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko i. S. d. IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISIKEN

Die Steuerung und Minimierung von Energiepreissrisiken obliegt dem Energiepreis-Risikomanagement-Komitee (ERMC), das die Umsetzung der Risikopolitik des DB-Konzerns speziell im Hinblick auf Energiepreissrisiken (insbesondere für die Beschaffung von Diesel und Strom) sicherstellt. Das ERMC beschließt spezifische Absicherungsstrategien und -maßnahmen, bei denen Finanz- und Energiederivate genutzt werden.

PER 31.12. / in Mio. €	Finanzielle Vermögenswerte/ Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden		Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden					
	2023	2022	Rahmennettingvereinbarung unterliegende Beträge		erhaltene/geleistete Barsicherheiten		Nettobeträge	
			2023	2022	2023	2022	2023	2022
Derivative Finanzinstrumente – Vermögenswerte	799	748	- 201	- 223	- 524	- 525	74	-
Derivative Finanzinstrumente – Schulden	432	405	- 201	- 223	- 228	- 142	3	40

Die Vermögenswerte aus Finanzderivaten und damit das maximale Adressenausfallrisiko sind aufgrund von Währungskursschwankungen des Euro gegenüber anderen Währungen, insbesondere dem Schweizer Franken, gestiegen. Die Schulden aus derivativen Finanzinstrumenten haben sich aufgrund rückläufiger Energiepreise erhöht. Die erhaltenen Barsicherheiten überwogen. Das maximale Einzelrisiko (Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen) betrug 263 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 151 Mio. €) und bestand gegenüber einer Bank mit einem S&P-Rating von A+. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr wiesen per 31. Dezember 2023 alle Vertragspartner, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Rating von Baa1/BBB+ auf.

Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe eingesetzt.

Dieselpreisrisiken werden z. B. durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (üblicherweise mittels Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen gem. IFRS 7 wurden folgende Annahmen getroffen:

- Der effektive Teil der Veränderung der Fair Values von Energiepreisswaps wird ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst, der ineffektive Anteil wird dagegen in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.
- Beim Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (bzw. höher) gelegen hätten, wäre das Gesamtergebnis wie folgt beeinflusst worden:

	2023		2022	
	Veränderung der Marktpreise um			
in Mio. €	+ 10%	- 10%	+ 10%	- 10%
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 32	- 32	+ 52	- 52
davon sonstiges Ergebnis	+ 32	- 32	+ 52	- 52
Diesel	+ 20	- 20	+ 29	- 29
Kohle	+ 12	- 12	+ 23	- 23

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimits wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Um das Adressenausfallrisiko aus langfristigen Derivatetransaktionen zu minimieren, hat der DB-Konzern mit seinen Kernbanken Besicherungsanhänge (Credit Support Agreements; CSA) abgeschlossen. In den CSA wurde die wechselseitige Stellung von Barsicherheiten für Zins- und Zins-Währungs-Swaps sowie Energiederivate vereinbart. Der Sicherheitenausgleich findet täglich mit allen relevanten Banken statt.

Zusammenhängende Beträge, die nicht in der Bilanz saldiert werden:

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (Anhangziffer (28) 253 ff.).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

	2024		2025		2026-2028		2029-2033		2034ff.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN										
PER 31.12.2023 / in Mio. €										
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	-	152	-	-	-	-	-	-	-	-
Senioranleihen	492	1.966	446	1.973	1.099	7.118	1.279	9.545	1.316	9.440
Commercial Paper	1	358	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	90	566	90	8	60	2.000	0	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	106	958	83	802	152	1.474	112	954	178	584
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	21	2	21	5	57	2	46	0	6
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	22	-	-	-	21	-	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	6.134	-	36	-	66	-	3	-	-
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	-	1.807	-	92	-	420	-	352	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	63	481	58	238	138	797	163	900	77	592
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	21	-	9	-	17	-	4	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	208	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	632	-	12	-	0	-	-	-	-
Energiepreisderivate	50	-	17	-	4	-	0	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	67	350	58	639	130	1.669	134	1.740	159	1.272
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	123	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.073	-	62	-	33	-	-	-	-
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	5	-	-4	-	-13	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-103	-	-22	-	-3	-	-	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-154	-886	-136	-837	-300	-2.493	-333	-2.795	-299	-1.917
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-330	-	0	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-1.712	-	-74	-	-34	-	-	-	-
FINANZGARANTIE										
Finanzgarantien	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-

	2023		2024		2025-2027		2028-2032		2033ff.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
FÄLLIGKEITSANALYSE FINANZIELLER VERBINDLICHKEITEN										
PER 31.12.2022 / in Mio. €										
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Zinslose Darlehen	-	156	-	155	-	-	-	-	-	-
Senioranleihen	419	1.982	379	1.962	896	6.380	965	9.736	1.056	8.963
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	0	539	0	-	-	6	0	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	96	1.040	77	825	153	1.575	124	1.092	177	670
Finanzierungsverbindlichkeiten aus Verkehrskonzessionen	3	20	3	19	6	56	3	60	0	9
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	-	273	-	2	-	2	-	7	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	7.643	-	74	-	28	-	4	-	-
Sonstige und übrige Verbindlichkeiten	-	2.100	-	164	-	342	-	302	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	61	259	51	138	123	1.344	115	949	58	151
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	12	-	16	-	28	-	10	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	218	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	987	-	3	-	12	-	-	-	-
Energiepreisderivate	50	-	17	-	4	-	0	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	67	434	57	697	118	1.480	124	1.822	79	1.653
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	42	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	1.679	-	13	-	2	-	-	-	-
FREIWILLIGE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-103	-	-22	-	-3	-	-	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-150	-784	-136	-884	-298	-2.709	-286	-2.879	-198	-1.870
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-257	-	0	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-2.677	-	-18	-	-13	-	-	-	-
FINANZGARANTIE										
Finanzgarantien	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die per 31. Dezember 2023 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2023 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2022) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten standen per 31. Dezember 2023 flüssige Mittel von 2.631 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 5.138 Mio. €) gegenüber, die sich aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzten.

Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Die finanziellen Vermögenswerte und Schulden werden, sofern im Anwendungsbereich des IFRS 9, gem. IFRS 9 kategorisiert und bewertet. Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die sich nicht im An-

wendungsbereich des IFRS 9 befinden, werden gem. den einschlägigen Standards bewertet und keiner Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet.

Nachfolgend werden die Buchwerte sowie das Nettoergebnis je Bewertungskategorie des IFRS 9 angegeben. Die Angabe der beizulegenden Zeitwerte sowie Angaben zu einzelnen Klassen von Finanzinstrumenten erfolgen innerhalb der Erläuterungen zu den jeweiligen Bilanzposten.

Finanzielle Vermögenswerte, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern hauptsächlich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie flüssige Mittel.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die einer Bewertungskategorie nach IFRS 9 zugeordnet sind, betreffen im DB-Konzern im Wesentlichen Senioranleihen, EUROFIMA-Darlehen, Bankschulden, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten.

Klassifizierung der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Nachfolgend werden die Bewertungskategorien des IFRS 9 angegeben:

BUCHWERT / in Mio. €	Erfolgswirksam zum Fair Value	Erfolgsneutral zum Fair Value		Derivate in Sicherungsbeziehungen	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7	Insgesamt	davon Fair Value	Fair Value		
		mit Recycling	ohne Recycling						Level 1	Level 2	Level 3
PER 31.12.2023											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	39	1	28	673	1.465	844	3.050	741	1	679	61
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	533	439	-	106	9.063	4.214	14.355	1.078	519	120	439
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	22	-	-	314	31.205	3.752	35.293	336	-	336	-
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	8	-	-	88	11.026	5.490	16.612	96	-	96	-
Nettoergebnis	- 61	-	-	96	- 651	-	-	-	-	-	-
PER 31.12.2022											
Langfristige finanzielle Vermögenswerte	102	2	31	558	1.420 ¹⁾	853 ¹⁾	2.966	693	2	559	132
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	526	822	-	164	12.210	1.396	15.118	1.512	502	189	821
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	16	-	-	313	28.040	4.079	32.448	329	-	329	-
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	12	-	-	64	12.710	3.941	16.727	76	-	76	-
Nettoergebnis	40	-	-	- 53	- 371	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Zahl angepasst.

Das Nettoergebnis nach Bewertungskategorien enthält insbesondere Zinserträge von 167 Mio. € (im Vorjahr: 75 Mio. €) sowie Zinsaufwendungen von 545 Mio. € (im Vorjahr: 426 Mio. €) aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten.

Sollten beobachtbare Marktwerte nicht vorliegen, erfolgte eine nicht marktbasierte Bewertung (Level-3-Bewertung) z. B. auf Basis von ähnlichen Transaktionen zu marktüblichen Konditionen in hinreichender zeitlicher Nähe. Hierunter fällt im DB-Konzern die Bewertung der Beteiligung an der Volocopter GmbH, Bruchsal, zum 31. Dezember 2023, der wahrscheinliche künftige Finanzierungstransaktionen zugrunde gelegt worden sind. Würden sich die angenommenen Anteilspreise um +/- 10% verändern, hätte dies eine Änderung des Fair Value von 3 Mio. € zur Folge. Für nicht wesentliche sonstige Beteiligungen wurden hier vereinfachend die fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Außerdem fallen auch solche Forderungen unter die Level-3-Bewertung, die bestimmte für einen Verkauf relevante Kriterien erfüllen und daher mithilfe von ländergewichteten Kreditrisikoaufschlägen (Credit Spreads) zum Fair Value bewertet werden. Sollte sich das Kreditrisiko erhöhen bzw. vermindern, würden sich hier proportionale Bewertungseffekte beim Fair Value dieser Forderungen ergeben.

Umgruppierungen zwischen den Bewertungsleveln haben im Berichtsjahr nicht stattgefunden.

Bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente werden vertraglich zugesagte bzw. höchstwahrscheinlich eintretende Zahlungsströme mit dem passenden Marktzinssatz diskontiert, wobei das Kreditrisiko mittels Credit Spreads berücksichtigt wird. Dabei werden für besicherte Exposures keine Kreditrisikoabschläge vorgenommen. Das aus dem Derivateportfolio entstehende Kreditrisiko wird auf Nettobasis behandelt. Zur Minimierung des Kreditrisikos der langfristigen Zins- und Zins-/Währungsgeschäfte sowie der Energiederivate wurden Beteiligungsanträge abgeschlossen, die unverändert einem täglichen Sicherheitenausgleich bei einem Schwellenwert von 0 € unterliegen.

Sonstige Angaben

(34) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen (per 31. Dezember 2023: 19 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 16 Mio. €) umfassten überwiegend einen Rückforderungsanspruch im Zusammenhang mit geleisteten Baukostenzuschüssen, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war. Mögliche weitere Entschädigungsleistungen der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind in den Eventualforderungen nicht berücksichtigt, da sie aufgrund fehlender Rechtsgrundlage weder im Zeitpunkt ihres Eintritts noch im Umfang einschätzbar sind.

Per 31. Dezember 2023 waren grundsätzlich für sämtliche Aktivverfahren aufgrund der hohen Unsicherheiten bezogen auf Erstattungsansprüche, -zeitpunkte und -wahrscheinlichkeiten unverändert keine Eventualforderungen erfasst.

Die Eventualschulden setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Begebung und Übertragung von Wechseln	13	11
Gewährleistungsverpflichtungen	-	-
Sonstige Eventualschulden	71	111
Insgesamt	84	122

In den sonstigen Eventualschulden sind u. a. Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden. Dabei handelt es sich um eine Vielzahl von unwesentlichen Einzelfällen. Im Berichtsjahr führte die Verminderung zu einer Passivierung.

Darüber hinaus bestanden per 31. Dezember 2023 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 14 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 16 Mio. €). Weiterhin dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €) der Besicherung von Krediten. Der Ausweis betraf Fahrzeuge, die im Wesentlichen bei den operativen Gesellschaften des ehemaligen Segments DB Arriva im Einsatz sind.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet kraft Gesetzes gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

Mögliche nicht bilanzierte Schadenersatzverpflichtungen sind in den Eventualschulden nicht berücksichtigt, da sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden können.

(35) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestanden, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzten sich wie folgt zusammen:

PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
BESTELLOBLIGO FÜR DEN ERWERB VON		
Sachanlagevermögen	23.752	20.439
immateriellen Vermögenswerten	41	39
Erwerb finanzieller Vermögenswerte	508	477
Insgesamt	24.301	20.955
Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen	327	190
Mögliche, aber unwahrscheinliche Leasingzahlungen	2.599	2.509

¹⁾ Werte einschließlich des nicht fortgeführten Geschäftsbereichs.

Der deutliche Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen war insbesondere bedingt durch die geplanten Investitionsvorhaben aufgrund eigener Bauleistungen sowie der Beschaffung neuer Fahrzeuge. Das Bestellobligo für den Erwerb von Sachanlagevermögen enthält auch zukünftige Verpflichtungen für Fahrzeuge im Zusammenhang mit nach IFRIC 12 zu bilanzierenden Verkehrsverträgen.

Das Obligo für die Anmietung von Sachanlagevermögen betrifft Leasingverträge, die zum Bilanzstichtag abgeschlossen waren, deren Laufzeit aber noch nicht begonnen hatte. Mögliche Leasingzahlungen für unwahrscheinliche Vertragsverlängerungen bzw. für Zeiträume, in denen der Leasinggegenstand durch eine wahrscheinliche Kündigung nicht genutzt wird, wurden nicht in die Bemessung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen.

Der Erwerb finanzieller Vermögenswerte betraf mit 508 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 477 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen bei der EUROFIMA. Der Anstieg ergab sich aus Währungskurseffekten.

(36) STRUKTURIERTE UNTERNEHMEN

Die DB AG hält 100 % der Anteile an der DB Barnsdale AG und der DB Competition Claims GmbH. Diese strukturierten Unternehmen dienen zur Durchsetzung von Schadenersatzforderungen aus Kartellen und werden als Tochtergesellschaften in den Konzern-Abschluss einbezogen. Es bestehen Ergebnisabführungsverträge mit der DB AG.

(37) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Verkehrskonzessionen).

Infrastrukturverträge

GRI

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns sind insbesondere die DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG und DB Station&Service AG) und die DB Energie GmbH.

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die EIU, die Schienenwege, Steuerungs- und Sicherungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Unternehmensgenehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB InfraGO AG, deren Genehmigung nach § 6 AEG unbefristet erteilt ist.

Dem Recht der EIU, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen sowie die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten, § 4 Abs. 3 AEG. Die EIU des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Darüber hinaus unterliegen die EIU bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, z. B. zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG und DB Station&Service AG) gewährt den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gem. §§ 10 ff. Eisenbahnregulierungsgesetz (EReg) und erhebt hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Entgelte. Die Entgelte der DB InfraGO AG müssen den Vorgaben des EReg entsprechen. Die Entgelte für die Nutzung der Bahnstromfernleitungen der DB Energie GmbH unterliegen den Regulierungsvorgaben des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG).

Die Infrastrukturgesellschaften haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse von 11.533 Mio. € (im Vorjahr: 11.618 Mio. €) erzielt, davon 4.667 Mio. € (im Vorjahr: 4.978 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen der sog. Aufgabenträger. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung, dem von den Ländern hierfür beauftragten Aufgabenträger (z. B. Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft), sog. Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von der DB Regio AG und den Tochtergesellschaften des Segments DB Regio vereinnahmten Bestellerentgelte für den Schienenverkehr belief sich im Berichtsjahr auf 6.759 Mio. € (im Vorjahr: 6.508 Mio. €; [Anhangziffer \(1\) 233f.](#)). Dieser Betrag enthielt im Berichtsjahr 1.834 Mio. € (im Vorjahr: 1.489 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind.

Rund 84 % der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2027, rund 53 % bis mindestens 2032 und rund 26 % bis mindestens 2035. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen in vielen Fällen im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Einige Verkehrsverträge sehen dabei Verpflichtungen zur Übergabe der eingesetzten Vermögenswerte bei Ablauf der Vertragslaufzeit vor. Daneben verzeichnet der DB-Konzern einen steigenden Anteil von Verkehrsverträgen, bei denen die Fahrzeuge entweder von der Bestellerorganisation angemietet werden oder bei denen die Anmietung durch Kapitaleinstiegsgarantien durch den Besteller unterstützt wird.

(GR1) (38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen i. S. d. IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die vom Bund beherrschten und gemeinschaftlich beherrschten Unternehmen sowie die Unternehmen, bei denen der Bund maßgeblichen Einfluss ausüben kann,
- verbundene nicht konsolidierte bzw. assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Beträge für nahestehende Unternehmen und Personen werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den [Anhangziffern \(19\) 247ff., \(28\) 253ff. und \(29\) 257f.](#)

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und dem Bund sind unter den [Anhangziffern \(3\) 235, \(5\) 236, \(9\) 240, \(13\) 242ff., \(31\) 258ff., \(35\) 272 und \(37\) 272f.](#) ausgewiesen.

Wesentliche bzw. gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zum Bund

	Bund	
PER 31.12. / in Mio. €	2023	2022
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.406	967
Kauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	1	-
Miete und Leasing	3	0
Sonstige Leistungen	0	3
Investitionszuschüsse ¹⁾	8.310	8.049
Sonstige Ertragszuschüsse	889	1.147
	10.609	10.166
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	644	447
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	-2
Miete und Leasing	17	16
Sonstige Leistungen	39	45
Rückführung Darlehen	156	157
Rückführung Investitionszuschüsse	52	57
	908	720
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen ²⁾	180	221
Unbesicherte Verbindlichkeiten ²⁾	385	480
Bestand der erhaltenen Bürgschaften ^{2),3)}	1.142	1.074

¹⁾ Einschließlich 187 Mio. € (im Vorjahr: 144 Mio. €) über den Bund ausgezahlte EU-Fördermittel.

²⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamt:innen sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich. Der Anstieg entfiel hauptsächlich auf Lieferungen von Gesellschaften der Uniper-Gruppe.

Seit 2009 wird die Bestandsnetzfinanzierung zwischen der DB AG, den EIU und dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) geregelt. Der Einsatz der Bundesmittel im Rahmen der LuFV wird seitdem qualitätsorientiert gesteuert. Mit der LuFV wurde die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur verbessert.

Zum 1. Januar 2020 ist die mittlerweile dritte Vereinbarung dieser Art, die LuFV III, in Kraft getreten. Die Vereinbarung hat ein Volumen von 86,2 Mrd. € und erstmals eine Laufzeit von zehn Jahren – doppelt so lange wie die Vorgängervereinbarung LuFV II.

Der Infrastrukturbeitrag des Bundes erhöhte sich auf durchschnittlich 5,143 Mrd. € pro Kalenderjahr (LuFV II: durchschnittlich 3,316 Mrd. € pro Kalenderjahr). Weiterhin wurde eine Erhöhung der von den EIU zu erbringenden Instandhaltungsaufwendungen auf durchschnittlich 2,278 Mrd. € pro Kalenderjahr vereinbart. Der Eigenbeitrag der EIU erhöhte sich auf durchschnittlich 137,5 Mio. € pro Kalenderjahr.

Weiterhin wurde beim Brückenprogramm durch die Vereinbarung eine Zielzahl von 2.000 Brücken im Zeitraum 2020 bis 2029 verstetigt.



Des Weiteren wurden Bedarfe, die über den technischen Bedarf hinausgehen, dotiert, z. B. zur Verbesserung der Barrierefreiheit und zum Witterschutz sowie zusätzliche Mittel für kundenfreundliches Bauen. Daneben sieht die LuFV III für die Jahre 2020 bis 2029 zweckgebundene Investitionen in Signalanlagen von insgesamt 7 Mrd. € vor.

Erstmals wurde in der LuFV III auch der Abbau des Nachholbedarfs vertraglich geregelt. Auch wenn die deutlich erhöhte Mittelausstattung der LuFV III noch keinen vollständigen Abbau des Nachholbedarfs zulässt, steht mit insgesamt 4,506 Mrd. € eine definierte Summe zur Verfügung, die zu mindestens zwei Dritteln in den Rückstauabbau besonders kritischer Gewerke (Gleise, Weichen, Eisenbahnbrücken, Tunnel, Durchlässe, Signalanlagen und Personenunterführungen) fließen muss. Eine neue, nicht pönalisierte Kennzahl zum Substanzwert soll als Indikator für die Entwicklung des Nachholbedarfs dienen.

Im Hinblick auf die zehnjährige Laufzeit findet in der LuFV III zudem eine »Nachverhandlungsklausel« Anwendung, die im Falle von wesentlichen Änderungen, z. B. erheblichen Preissteigerungen für Bauleistungen in der Eisenbahninfrastruktur, Gespräche zur Anpassung der LuFV III auslösen kann.

Seit Inkrafttreten der LuFV III sind v. a. bedingt durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg massive Preissteigerungen zu verzeichnen, die es den EIU unmöglich machen, ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV III vollumfänglich zu erfüllen. Die EIU und der Bund sind aus diesem Grund in Verhandlungen hinsichtlich einer Anpassung der vertraglichen Vereinbarungen getreten.

Aufgrund nicht abgeschlossener Verhandlungen haben die EIU 2023 zur Erreichung einer verbesserten Qualität der Infrastruktur zusätzliche Eigenmittel für Ersatzinvestitionen sowie Instandhaltungsmaßnahmen als Vorleistungen für die Bundesfinanzierung verausgabt.

Mit der Nachtragsvereinbarung zur LuFV III soll in der Übergangsphase zwischen der LuFV III (bisherige Fassung) und einer Nachfolgevereinbarung (geplant ab 2025) die Grundlage für eine Schieneninfrastrukturfinanzierung insbesondere der nachfolgend genannten Maßnahmen geschaffen werden:

- die Finanzierung von Planungs- und Bauleistungen im Rahmen der Generalsanierung von Hochleistungskorridoren,
- die zusätzliche (anteilige) Finanzierung von Instandhaltungsleistungen durch Bundesmittel,
- die Finanzierung von höheren Ersatzinvestitionen als Folge von Preissteigerungen 2023 und 2024 sowie
- die Ablösung von im Jahr 2023 durch die EIU vorfinanzierten Maßnahmen.

Die abschließenden Abstimmungen mit dem Bund und die damit verbundene parlamentarische Befassung verzögerten sich aufgrund des Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 und soll nach dem geplanten Inkrafttreten der BSWAG-Novelle sowie des Bundeshaushalts 2024 voraussichtlich im ersten Quartal 2024 erfolgen.

Am 7. Juni 2023 hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des BSWAG beschlossen. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung will die Bundesregierung bestehende Investitionshemmnisse beseitigen und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur stärken. Der Kabinettsentwurf schafft neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände. So soll künftig auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden können, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leis-

tungen) und Folgekosten bundesveranlasster Maßnahmen. Das laufende Gesetzgebungsverfahren wurde bis Ende 2023 noch nicht abgeschlossen. Nach Verabschiedung des Gesetzes durch Bundestag und Bundesrat kann eine Ergänzung und Weiterentwicklung der Finanzierungsvereinbarungen zwischen Bund und DB-Konzern erfolgen, um den verlässlichen Mittelabruf ab 2024 im neuen Rahmen zu gewährleisten.

Die EIU und der Bund haben am 25. Juli 2017 die Bedarfsplanumsetzungsvereinbarung (BUV) unterzeichnet. Diese ist zum 1. Januar 2018 in Kraft getreten und regelt die Finanzierung von Bedarfsplanvorhaben. Wesentliche Elemente sind u. a. eine Neuregelung der Planungskosten, ein Festschreiben der Eigenmittelbeteiligung der EIU an den Vorhaben sowie die Vereinbarung eines verbindlichen und pönalisierten Inbetriebnahmetermins.

Der Bund übernimmt alle Kosten der Projekte, also auch die gesamten Planungskosten. Die bisherige Regelung in Form einer Planungskostenpauschale von 18 % der Baukosten wurde aufgehoben.

Die EIU beteiligen sich an allen Kosten des Vorhabens gem. ihrem eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen, also auch an den gesamten Baukosten. Dies setzt einen starken Anreiz, Baukostensteigerungen zu vermeiden.

Die EIU sagen dem Bund Meilensteine und verbindliche Inbetriebnahmetermine für die Vorhaben zu. Die bei Nichteinhaltung vorgesehenen Pönalen setzen einen Anreiz zur Termintreue.

Am 25. August 2020 haben Bund und EIU eine neue »Rahmenvereinbarung über die Finanzierung und Durchführung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes« abgeschlossen. Sie regelt die Finanzierung und Umsetzung von Investitionsvorhaben des Bundes in den Ausbau des Schienennetzes, soweit sie nicht in den Geltungsbereich der LuFV, BUV oder der Vorgängervereinbarung (Rahmenvereinbarung 1999) fallen. Die Rahmenvereinbarung findet mit Ausnahme des sog. Starterpakets keine Anwendung auf Finanzierungsvereinbarungen, die die Digitale Schiene Deutschland betreffen. Mit der Rahmenvereinbarung verpflichten sich die EIU bei von der Vereinbarung erfassten Maßnahmen zur Mitfinanzierung der zuwendungsfähigen Kosten. Die Höhe der Mitfinanzierung bemisst sich nach der Wirtschaftlichkeit der Maßnahme für die Infrastrukturgesellschaften. Hierfür wurden vier verschiedene Kategorien mit einem Beitrag von 0 bis 15 % vereinbart.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms, nach dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen und im Rahmen des European Rail Traffic Management System (ERTMS) für die Ausrüstung deutscher Anteile am transeuropäischen Schienennetz gewährt.

Für Infrastrukturvorhaben im Rahmen prioritärer Maßnahmen zum Ausbau des transeuropäischen Netzes (Connecting-Europe-Fazilität; CEF-Mittel) erhielt die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) Fördermittel der Europäischen Union (EU).

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen u. a. Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft u. a. erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Soldaten der Bundeswehr sowie Bundeswehrverkehre.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr zinslose Darlehen nach dem BSWAG i. H. v. 155 Mio. € im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung an den Bund zurückgezahlt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestanden außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten i. H. v. 233 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 182 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betrafen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen bzw. Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. Im Bestand der erhaltenen Bürgschaften war eine Höchstbetragszusage des Bundes von 1.153 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Per 31. Dezember 2023 bestanden unverändert keine Darlehen der EUROFIMA.

Im Berichtsjahr wurden neben der Anpassungsvereinbarung 2020 25 neue Finanzierungsverträge abgeschlossen. Der Bund finanziert die neuen Verträge mit einem Anteil von insgesamt rund 9.972 Mio. €. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten, die teilweise bis zum Jahr 2040 reichen. Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die Grundlage zur gemeinsamen Umsetzung des DBGrG bildet eine Vereinbarung gem. § 21 Abs. 8 DBGrG zu § 21 Abs. 5 Nr. 2 und Abs. 6 DBGrG vom 10. Juni/17. Juni 2015 zwischen dem BEV einerseits und der DB AG andererseits. Das BMDV und das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben am 24. Juni/28. Juli 2015 der Vereinbarung zugestimmt. Die Vereinbarung sieht vor, dass die DB AG im Rahmen einer Einzelfalldokumentation den Nachweis erbringt, dass eine Mitarbeitende:r im Bestand der DB JobService GmbH (Beamte:in oder Tarifkraft, die zur Gründung 1994 bestimmte Kriterien erfüllte) von einer Rationalisierungsmaßnahme betroffen war und eine anderweitige Beschäftigung nicht möglich ist. Eine Rückerstattung der Personalkosten zuzüglich eines Aufwendungsersatzes von 10 % der Personalkosten erfolgt erst nach erfolgter Einzelfallprüfung durch das BEV.

Am 3. Juni 2021 trat das Gesetz zur Änderung der Vorschriften des DBGrG über die Personalkostenerstattung für zugewiesene Beamte:innen in Kraft. Demnach erstattet der Bund nur noch die Kosten für vor dem 1. Januar 2020 vollzogene Rationalisierungsmaßnahmen.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2023 der DB JobService GmbH wurden Erstattungsansprüche der DB AG gegenüber dem Bund aus § 21 Abs. 5 und 6 DBGrG i. H. v. insgesamt 26,1 Mio. € (einschließlich 10 % Aufwendungsersatz; per 31. Dezember 2022: 30,7 Mio. €) ausgewiesen.

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel i. H. v. 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 hatten sich das BMF und das BMDV sowie die DB AG, die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG), die DB Station&Service AG (jetzt verschmolzen auf die DB InfraGO AG) und die DB Energie GmbH in einer Absichtserklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital und als Zuschüsse an die DB InfraGO AG (vormals DB Netz AG und DB Station&Service AG) fließen. Inhaltlich werden die Mittel in den Kategorien robustes Netz, digitale Schiene, attraktive Bahnhöfe und eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Nach der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission erfolgte im November 2021 durch den Bund die Auszahlung der Tranchen für die Jahre 2020 und 2021 i. H. v. insgesamt 2,125 Mrd. € an die DB AG, die die Mittel unmittelbar an die DB Netz AG (1,125 Mrd. €) und die DB Station&Service AG (1 Mrd. €) weitergereicht hat. Die Tranche für 2022 und 2023 i. H. v. je 1,125 Mrd. € wurde unmittelbar und vollständig an die DB Netz AG weitergereicht. 2024 ist eine weitere Eigenkapitalerhöhung i. H. v. 1,125 Mrd. € vorgesehen.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen bzw. Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Beziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 107 Mio. € (im Vorjahr: 159 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betrafen. Mit 89 Mio. € (im Vorjahr: 102 Mio. €) entfiel der überwiegende Anteil auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen. Darüber hinaus wurden unverändert Miet- und Leasingzahlungen i. H. v. 6 Mio. € geleistet.

Im Berichtsjahr wurden wie im Vorjahr keine Zinszahlungen geleistet.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge i. H. v. 430 Mio. € (im Vorjahr: 384 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Cargo erwirtschaftet und betrafen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Per 31. Dezember 2023 wurden unverändert Bürgschaften von insgesamt 3 Mio. € gewährt; davon entfielen 3 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen. Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahr in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in Tsd. €	2023	2022
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	991	926

Der Ausweis betrifft die Bezüge der Arbeitnehmendenvertreter:innen im Aufsichtsrat.

Vergütung des Vorstands

in Tsd. €	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	4.932	9.063
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.684	1.769
Andere, langfristig fällige Leistungen ¹⁾	- 2.361	2.426
Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS	4.255	13.258
fixer Anteil	6.616	5.992
variabler Anteil ¹⁾	- 2.361	7.266
Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder ²⁾ per 31.12.	18.153	14.100
Rückstellungen für Long-term Incentives (LTI) per 31.12.	4.141	6.541
Gesamtbezüge des Vorstands nach HGB	4.899	9.034
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	10.232	10.070
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ²⁾	146.325	140.382

¹⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung und -auflösung für Long-term Incentives (LTI). Im Berichtsjahr erfolgten keine Zuführungen. Die in Vorjahren gebildeten Rückstellungen für LTI-Pläne 2019 bis 2022 wurden im Berichtsjahr vollständig aufgelöst; die gebildeten Rückstellungen für LTI-Pläne 2020 bis 2023 wurden durch anteilige Auflösung an den erwarteten Auszahlungsbetrag angepasst.

²⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation.

Über die vorgenannten Rückstellungen hinaus bestanden per 31. Dezember 2023 keine sonstigen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber den Vorstandsmitgliedern. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen. Im Berichtsjahr gab es keinen nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand (im Vorjahr: 1.329 Tsd. €).

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor).

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Im Fokus des Long-Term Incentive für den Vorstand stehen auch langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele sowie die nachhaltige Bonität und Rentabilität des DB-Konzerns. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit von vier Jahren wird die Zielerreichung des LTI am Ende der Tranche über die durchschnittliche Zielerreichung der einzelnen Jahre gemessen.

Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Die Systematik der Versorgungszusagen für die Vorstandsmitglieder wurde 2017 modifiziert. 2017 neu bestellte und auch künftige Vorstandsmitglieder erhalten eine beitragsorientierte Versorgungszusage, bei der für das Vorstandsmitglied während dessen Dienstzeit ein Kapitalstock angespart und bei Erreichen der Altersgrenze ausgezahlt wird. Die Zusage wird in Form eines Kapitalkontenplans mit einem jährlichen Beitrag gewährt, der sich als fester Prozentsatz aus der Grundvergütung ableitet. Die betrieblichen Versorgungszusagen für die bereits zuvor amtierenden Vorstandsmitglieder belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor.

Vergütung des Aufsichtsrats

in Tsd. €	2023	2022
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats ¹⁾	673	983
davon kurzfristige Bezüge	673	983
davon fester Anteil	505	480
davon erfolgsorientierter Anteil	-	311
davon Sitzungsgeld	46	42
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	72	42
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inkl. Sitzungsgeld)	50	108

¹⁾ Einige Aufsichtsratsmitglieder haben auf die ihnen zustehende Vergütung für das Jahr 2023 verzichtet.

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestanden per 31. Dezember 2023 nicht. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Gesamtsumme der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat betrug im Berichtsjahr 4.928 Tsd. € (im Vorjahr: 14.241 Tsd. €). Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Corporate Governance Bericht im Konzern-Lagebericht enthalten.

(39) HONORARE UND DIENSTLEISTUNGEN DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Honorare für den Konzern-Abschlussprüfer betrugen 32,4 Mio. € (im Vorjahr: 25,5 Mio. €); davon entfielen auf Abschlussprüfungsleistungen 20,4 Mio. € (im Vorjahr: 12,1 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 7,3 Mio. € (im Vorjahr: 7,7 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 0,4 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 4,2 Mio. € (im Vorjahr: 5,3 Mio. €). Von den sonstigen erbrachten Leistungen entfielen 2,2 Mio. € (im Vorjahr: 2,6 Mio. €) auf Leistungen von verbundenen Unternehmen des Konzern-Abschlussprüfers.

(40) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG
Senioranleiheemissionen

Bis zur Aufstellung des Konzern-Abschlusses wurden im Jahr 2024 von der DB Finance folgende Senioranleihen begeben:

EMISSIONSVOLUMEN	Laufzeit in Jahren	Kupon in %	Platzierung
500 Mio. EUR	14,0	3,375	Institutionelle Investoren v. a. in Europa
1,325 Mio. NOK (117 Mio. €)	15,0	4,106	Institutionelle Investoren in Norwegen

Tarifverhandlungen mit der GDL

Nach zwei GDL-Streiks vereinbarten die Tarifparteien am 27. Januar 2024 die Wiederaufnahme der Tarifverhandlungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit und eine Friedenspflicht bis mindestens zum 3. März 2024.

Bundeshaushalt beschlossen

Der Bundeshaushalt 2024 wurde am 2. Februar 2024 vom Bundestag und Bundesrat verabschiedet. Danach stehen für die wesentlichen Schienentitel Mittel von über 17 Mrd. € zur Verfügung.

- Teil der Mittel ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. € für die Infrastruktur (u. a. zur Kompensation von weggefallenen Mitteln aus dem Klima- und Transformationsfonds).
- Für die Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) stehen knapp 7,5 Mrd. € zur Verfügung.
- Der ERTMS (European Rail Traffic Management System)-Titel zur Digitalisierung der Schiene 2024 ist mit 1,1 Mrd. € dotiert.
- Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € verankert.
- Die Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023.

Insgesamt sind für den Zeitraum 2024 bis 2027 Zusatzmittel von rund 27 Mrd. € vorgesehen. Damit wird der zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene von 45 Mrd. € bis 2027 noch nicht vollständig gedeckt.

(41) BEFREIUNG VON TOCHTERUNTERNEHMEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von den Erleichterungsvorschriften des § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB Gebrauch zu machen und sich von den Offenlegungsvorschriften des § 325 bis 329 HGB befreien zu lassen:

- Autokraft GmbH, Hamburg
- Beyond1435 GmbH, Berlin
- Bitergo GmbH, Dortmund
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin
- DB Barnsdale AG, Berlin
- DB broadband GmbH, Frankfurt am Main
- DB Cargo BTT GmbH, Mainz
- DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin
- DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach
- DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz
- DB Competition Claims GmbH, Berlin
- DB Dialog GmbH, Berlin
- DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin
- DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main
- DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn
- DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart
- DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
- DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg
- DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin
- DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt
- DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
- DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
- DB Services GmbH, Berlin
- DB SEV GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Systemtechnik GmbH, Minden
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main
- Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim
- DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe
- ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- infraView GmbH, Mainz
- ioki GmbH, Frankfurt am Main
- Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- Railway Approvals Germany GmbH, Minden
- RBH Logistics GmbH, Gladbeck
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg
- Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
- S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
- S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main
- Schenker Global Management & Services GmbH, Essen
- Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen
- Schenker Technik GmbH, Essen
- SIGNON Deutschland GmbH, Berlin
- TFG Transfracht GmbH, Mainz
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg



(42) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

Aufstellung des Anteilsbesitzes DB AG

(gem. § 313 Abs. 2 HGB)

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB FERNVERKEHR		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	22.102	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	3.155.560	100,00
AT EQUITY		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande ^{2),3)}	72	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main ^{2),3)}	338	50,00
DB REGIO		
VOLLKONSOLIDIERT		
Autokraft GmbH, Hamburg	50.461	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	18.213	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	3.653	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	7.655	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	12.756	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	9.177	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	2.427.626	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	7.824	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	66.948	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	2.300	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin	16.960	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	2.251	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	409	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	62.784	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.153	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	23.548	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.520	100,00
ioki GmbH, Frankfurt am Main	12.421	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.638	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	962	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	23.459	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	17.758	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	20.374	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	11.677	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	30.225	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.272	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	21.630	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	8.135	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH i. L., Simmern	0	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	7.631	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	20.607	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	188.732	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	151.794	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	38	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	19.443	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	4.337	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	11.623	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	19.070	100,00
AT EQUITY		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),4)}	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	715	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),4)}	283	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main ^{2),4)}	401	29,74

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige ^{2),3)}	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),3)}	221	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),4)}	10.606	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),5)}	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	999	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),4)}	81	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),4)}	277	48,79
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),3)}	398	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),4)}	98	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),3)}	203	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),3)}	78	32,80
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),4)}	363	10,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),4)}	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),4)}	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	54	25,93
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),3)}	226	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),3)}	147	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),3)}	764	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),4)}	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),4)}	609	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	- 9	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),4)}	154	40,00
FAIR VALUE		
GHT Mobility GmbH, Berlin ^{2),4), 6)}	- 40.407	86,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),4)}	351	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	200	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),4)}	27	20,63
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	244	51,42
DB CARGO		
VOLLKONSOLIDIERT		
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	9.012	67,22
Container-Terminal Púchov s.r.o., Púchov/Slowakei	106	100,00
Corridor Operations DB Cargo B Logistics N.V. i.L., Brüssel/Belgien	1.669	51,00
DB Cargo (UK) Holdings Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	252.130	100,00
DB Cargo (UK) Limited, Doncaster/Vereinigtes Königreich	381.676	100,00
DB Cargo Aktiengesellschaft, Mainz	690.305	100,00
DB Cargo Austria GmbH, Wien/Österreich	31	100,00
DB Cargo Belgium BV, Antwerpen/Belgien	1.241	100,00
DB Cargo Border Agent Sp. z o. o., Malaszewicze/Polen	1.350	100,00
DB Cargo BTT GmbH, Mainz	22.225	100,00
DB Cargo Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	8.886	100,00
DB Cargo Czechia s.r.o., Ostrava/Tschechien	4.724	100,00
DB Cargo Eurasia GmbH, Berlin	16.655	100,00
DB Cargo France SAS, Aubervilliers/Frankreich	6.677	100,00
DB Cargo Hungaria Kft., Győr/Ungarn	31.485	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB Cargo Information Services Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	1.847	100,00
DB Cargo International Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	35.530	100,00
DB Cargo Italia S.r.l., Mailand / Italien	39.646	60,00
DB Cargo Italy S.r.l., Mailand / Italien	14.969	100,00
DB Cargo Logistics GmbH, Kelsterbach	96.248	100,00
DB Cargo Maintenance Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	7.930	100,00
DB Cargo Nederland N.V., Utrecht / Niederlande	20.072	100,00
DB Cargo Polska S.A., Zabrze / Polen	89.682	100,00
DB Cargo Scandinavia A/S, Taastrup / Dänemark	31.846	100,00
DB Cargo Schweiz GmbH, Opfikon / Schweiz	- 861	100,00
DB Cargo Services Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	219	100,00
DB Cargo Spedkol Sp. z o.o., Kędzierzyn-Koźle / Polen	6.429	100,00
DB Cargo Transa – Full Load Solutions Italia S.r.l., Mailand / Italien	741	100,00
DB CARGO TRANSASIA International Freight Forwarding Shanghai Co., Ltd., Shanghai / China	2.199	100,00
DB Cargo Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, Mainz	50	100,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	24.763	100,00
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Stettin / Polen	9.554	96,82
Deutsche Bahn Cargo Romania S.R.L., Bukarest / Rumänien	- 9.284	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona / Spanien	44.929	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte i.L., Kehl / Rhein	1.589	84,03
Infra Silesia S.A., Rybnik / Polen	5.570	100,00
KombiTerminal Burghausen GmbH, Mainz	1.698	68,86
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	159.349	100,00
Locomotive Operating Leasing Partnership, Doncaster / Vereinigtes Königreich	96.036	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid / Spanien	2.216	84,03
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	5.335	80,00
OOO DB Cargo Russija, Moskau / Russland	3.706	100,00
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid / Spanien	2.754	55,12
Rail Express Systems Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	22.154	100,00
Rail Service Center Rotterdam B. V., Rotterdam / Niederlande	748	51,79
Rail Terminal Services Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	654	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	23.919	100,00
Sociedad de Estudios y Explotación de Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid / Spanien	6.231	51,54
TFG Transfracht GmbH, Mainz	7.376	100,00
TRANSASpedition GmbH, Offenbach am Main	- 4.985	100,00
Transervi S.A., Madrid / Spanien	4.077	84,03
Transfesa France SAS, Aubervilliers / Frankreich	2.287	84,03
Transfesa Logistics, S.A., Madrid / Spanien	50.529	84,03
Transfesa Portugal Lda., Lissabon / Portugal	388	84,03
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex) / Vereinigtes Königreich	740	84,03
Transfracht Polska Sp. z o.o., Stettin / Polen	287	96,82
AT EQUITY		
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),3)}	3.715	50,00
baymodal Bamberg GmbH, Bamberg ^{2),4)}	887	25,10
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice / Tschechien ^{2),4)}	1.482	49,00
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),4)}	6.092	30,88
Container Terminal Enns GmbH, Enns / Österreich ^{2),4)}	8.937	49,00
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),3)}	1.762	22,50
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),4),6)}	3.698	62,02
Dörpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	5.448	35,00
Entwicklungsagentur für nachhaltigen Güterverkehr Hamm GmbH, Hamm ^{2),4),6)}	25	29,61

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
EP Merseburg Transport und Logistik GmbH, Merseburg ^{2),3)}	329	39,20
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i.L., Sint-Agatha-Bechem / Belgien ^{2),4)}	- 21.397	36,77
KombiRail Europe GmbH, Duisburg ^{2),3)}	25	75,34
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),4)}	19.349	52,18
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),4)}	15.803	41,78
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam / Niederlande ^{2),4)}	2.282	63,42
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	2.311	76,09
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice / Polen ^{2),3)}	12.880	20,55
Stifa S.A. i.L., Malveira / Portugal ^{4),6)}	- 85	42,01
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	10	52,41
Xrail AG, Basel-Stadt / Schweiz ^{2),3)}	864	36,80
DB NETZE FAHRWEG		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	9.883	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	2.894	100,00
DB InfraGO Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	15.547.957	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	4.196	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.158	94,02
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	1.364	87,05
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	15.234	100,00
AT EQUITY		
BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),4)}	467	49,90
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),4)}	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich ^{2),3)}	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),4)}	5.594	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),4)}	4.686	36,55
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	9.784	51,00
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
AT EQUITY		
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),7)}	102	25,00
DB ENERGIE		
VOLLKONSOLIDIERT		
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	318.471	100,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN		
VOLLKONSOLIDIERT		
Arriva Holding N.V., Amsterdam / Niederlande	43	100,00
Arriva Investments Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 1.130.287	100,00
BAX Global Inc., Norfolk / USA	82.236	100,00
Beyond1435 GmbH, Berlin	27.795	100,00
DB Bahnbau Gruppe GmbH, Berlin	78.051	100,00
DB Barnsdale AG, Berlin	6.636	100,00
DB Competition Claims GmbH, Berlin	18.125	100,00
DB Dialog GmbH, Berlin	1.320	100,00
DB E.C.O. North America Inc., Wilmington / NC / Delaware / USA	1.628	100,00
DB Engineering & Consulting GmbH, Berlin	78.189	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main	484.334	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	1.464	100,00
DB International (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	- 654	100,00
DB JobService GmbH, Berlin	28.432	100,00
DB Kommunikationstechnik GmbH, Eschborn	18.758	100,00
DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, Stuttgart	2.149	100,00
DB RRTS Operations India Private Limited, Neu-Delhi / Indien	- 16.518	100,00
DB Services GmbH, Berlin	12.180	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin	2.355	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	80.740	100,00
DB Systel UK Limited, Doncaster / Vereinigtes Königreich	1.695	100,00
DB Systemtechnik GmbH, Minden	12.971	100,00
DB US Corporation, Tarrytown / USA	419.351	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown / USA	383.165	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main	17.135	100,00
DB Zeitarbeit GmbH, Berlin	162	100,00
DB-Elsewedy Railway Operation Egypt, Kairo / Ägypten	7	67,00
Deutsche Bahn Connect GmbH, Frankfurt am Main	87.281	100,00
Deutsche Bahn Finance GmbH, Berlin	2.074.190	100,00
Deutsche Bahn International Operations GmbH, Berlin	21.445	100,00
Deutsche Bahn Stiftung gGmbH, Berlin	2.723	100,00
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	5.761	65,00
DVA REINSURANCE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin / Irland	5.465	65,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	1.846	100,00
ESE Engineering und Software-Entwicklung GmbH, Braunschweig	24.158	100,00
infraView GmbH, Mainz	2.127	100,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH i.L., Berlin	- 3.523	76,99
Liropa S.A., Montevideo / Uruguay ⁸⁾	1.940	49,00
Mobimeo GmbH, Berlin	12.445	100,00
ONxpress Operations Inc., Toronto / Kanada	16.710	72,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware / USA	- 26.579	100,00
Railway Approvals Germany GmbH, Minden	247	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster / Vereinigtes Königreich	278	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware / USA	83.380	100,00
Thelo DB (Pty) Ltd., Johannesburg / Südafrika ⁹⁾	21	49,00
UBB Polska Sp. z o.o., Swinemünde / Polen	468	100,00
UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf	10.708	100,00
AT EQUITY		
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2),4)}	910.056	24,90
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel / Schweiz ⁴⁾	1.552.816	22,60
inno2grid GmbH, Berlin ^{2),4)}	259	50,00
Mobility inside Holding GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main ^{2),4)}	16.336	21,85
Mobility inside Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ^{2),4)}	54	20,02
ONxpress Transportation Partners Inc., Toronto / Kanada ⁴⁾	452	25,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah / Saudi-Arabien ^{2),3)}	302	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	1.616	25,50
Stinnes Holz GmbH, Berlin ^{2),3)}	137	53,00
FAIR VALUE		
Eurail B.V., Utrecht / Niederlande ^{2),4)}	14.010	28,87
Eurail Group G.I.E., Luxemburg / Luxemburg ^{2),4)}	0	25,99
TREMA Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Bahnhöfe West KG, Berlin ^{2),4)}	2.030	94,00
DB ARRIVA		
VOLLKONSOLIDIERT		
00741078 Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	689	100,00
Ambuline Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	4.505	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva ABC GP Limited, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva ABC Scottish Limited Partnership, Edinburgh / Vereinigtes Königreich	- 216	100,00
Arriva Assets B.V., Heerenveen / Niederlande	10	100,00
ARRIVA autobusy a.s., Chrudim / Tschechien	55.235	100,00
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Bus & Coach Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	5.311	100,00
Arriva Bus Abu Dhabi Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 3.864	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva City s.r.o., Prag / Tschechien	16.527	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	15.761	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	19.564	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	1.807	100,00
Arriva Galicia S.L., Ferrol / Spanien	21.432	100,00
Arriva Holding ApS, Kastrup / Dänemark	45.048	100,00
Arriva Hrvatska d.o.o., Osijek / Kroatien	24.356	100,00
Arriva Hungary Zrt., Budapest / Ungarn	109.744	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar / Gibraltar	5.169	100,00
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva International Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	572.928	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	92	100,00
Arriva Italia Rail S.R.L., Mailand / Italien	650	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand / Italien	286.766	100,00
Arriva Kent & Surrey Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 920	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	9.769	100,00
ARRIVA Liorbus, a. s., Ružomberok / Slowakei	14.616	60,42
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 55.776	100,00
Arriva London Pension Scheme Trustee Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland / Vereinigtes Königreich	92.208	100,00
ARRIVA MADRID MOVILIDAD S.L., Madrid / Spanien	36.637	100,00
Arriva Manchester Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	75.563	100,00
ARRIVA METROPOLITANA S.L., Paseo de la Estacion / Spanien	143	100,00
ARRIVA Michalovce, a.s., Michalovce / Slowakei	9.686	60,14
Arriva Midlands Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	15.584	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 1.783	100,00
Arriva Mobility Solutions, s.r.o., Bratislava / Slowakei	5.387	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	112.013	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen / Niederlande	18	100,00
ARRIVA NITRA a.s., Nitra / Slowakei	770	60,48
Arriva North East Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	7.271	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 3.014	100,00
Arriva Northumbria Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	8.143	100,00
ARRIVA Nové Zámky, a.s., Nové Zámky / Slowakei	14.012	60,36
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen / Niederlande	307.709	100,00
Arriva plc (jetzt Arriva Limited), Sunderland / Vereinigtes Königreich	950.628	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau / Polen	4.434	100,00
ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES LDA, Guimaraes / Portugal	1.267	100,00
Arriva Rail London Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	32.953	100,00
Arriva Rail North Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	- 71.299	100,00
Arriva Rail XC Limited, Sunderland / Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva RP Sp. z o.o., Toruń / Polen	18.599	100,00
Arriva Ryvang ApS, Kastrup / Dänemark	1.840	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Scotland West Limited, Glasgow/ Vereinigtes Königreich	1.938	100,00
Arriva Service s.r.o., Komárno/ Slowakei	14.529	100,00
Arriva Services a.s., Králův Dvůr/ Tschechien	3.881	100,00
ARRIVA Slovakia a.s., Nitra/ Slowakei	31.558	100,00
Arriva South Eastern Rail Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
ARRIVA SPAIN HOLDING, S.L., Madrid/ Spanien	62.656	100,00
Arriva Spain Rail S.A., Madrid/ Spanien	151	100,00
Arriva Střední Čechy s.r.o., Kosmonosy/ Tschechien	41.767	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/ Niederlande	1.495	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	9.089	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/ Niederlande	6.407	100,00
Arriva Trains Holdings Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	135.885	100,00
Arriva Trains Romania SRL, Bukarest/ Rumänien	5.645	100,00
Arriva Trains Wales/ Trenau Arriva Cymru Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	8.981	100,00
Arriva Transport Česká Republika a.s., Prag/ Tschechien	152.318	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	- 713	100,00
Arriva Treasury Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
ARRIVA Trnava, a. s., Trnava/ Slowakei	17.102	60,50
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
Arriva Udine S.P.A., Udine/ Italien	81.765	60,00
Arriva UK Bus Holdings Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	489.931	100,00
Arriva UK Bus Investments Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	30.619	100,00
Arriva UK Bus Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	2.252	100,00
Arriva UK Bus Properties Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	1.540	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	307.179	100,00
Arriva Veneto S.r.l., Venedig/ Italien ⁸⁾	396	50,00
ARRIVA VIAJES AGENCIA OPERADORA S.L., Madrid/ Spanien	336	100,00
Arriva vlaky s.r.o., Prag/ Tschechien	14.277	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	23.233	100,00
Arriva, družba za prevoz potnikov, d.o.o., Kranj/ Slowenien	69.107	100,00
ArrivaBus Kft., Székesfehérvár/ Ungarn	54.627	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
Autobusni kolodovr d.o.o. Karlovac, Karlovac/ Kroatien	877	68,06
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/ Spanien	3.647	100,00
Autos Carballo, S.L., Paseo de la Estacion/ Spanien	4.327	100,00
Autotrans d.d., Cres/ Kroatien	13.634	73,18
Autotrans Lika d.d., Otočac/ Kroatien	262	58,14
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/ Italien	10	93,67
Bus Nort Balear s.l., Alcudia/ Spanien	286	100,00
BUS Service Járnműjavító és Szolgáltató Kft., Budapest/ Ungarn	12.460	100,00
Centrebus Holdings Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	87	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
CSAD MHD Kladno a.s., Kladno/ Tschechien	10.409	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	- 1.770	100,00
EMPRESA DE BLAS Y COMPANIA S.A., Madrid/ Spanien	60.036	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/ Spanien	323	80,14
Grand Central Railway Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	13.643	100,00
Great North Eastern Railway Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
Green Line Travel Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	9	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
INTEGRAL AVTO prodaja, servisi in tehnični pregledi vozil d.o.o., Jesenice/ Slowenien	4.203	100,00
KD SERVIS a.s., Kladno/ Tschechien	3.025	100,00
London and North Western Railway Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	27.062	100,00
M40 Trains Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	96.037	100,00
MTL Services Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	133.496	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/ Niederlande	421	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	2.302	100,00
SAD INVEST, s.r.o., Trnava/ Slowakei	690	60,50
Stevensons of Uttroxteter Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	1	100,00
Teamdeck Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	0	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	1.451	100,00
The Chiltern Railway Company Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	36.692	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	1.086	100,00
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/ Italien	100	92,00
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/ Italien	100	93,00
XC Trains Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	23.790	100,00
Yorkshire Tiger Limited, Sunderland/ Vereinigtes Königreich	3.609	100,00
Zeta Automotive Limited, Bicester/ Vereinigtes Königreich	16	100,00
AT EQUITY		
Aquabus BV, Heerenveen/ Niederlande ^{2), 4)}	4.749	50,00
Autopromet d.d. Slunj, Slunj/ Kroatien ^{2), 4), 6)}	7.908	20,37
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/ Italien ^{2), 4)}	10	65,76
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/ Italien ^{2), 4)}	10	25,57
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/ Spanien ^{2), 9)}	3	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/ Spanien ^{2), 10)}	177	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/ Italien ^{2), 4), 6)}	115	30,01
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/ Spanien ^{2), 4), 6)}	20.559	30,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/ Italien ^{2), 4)}	10	58,73
NRES Limited, London/ Vereinigtes Königreich ^{2), 3)}	82	20,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/ Italien ^{2), 6)}	9.861	50,00
Rail Settlement Plan Limited, London/ Vereinigtes Königreich ^{2), 3)}	181	20,00
Rail Staff Travel Limited, London/ Vereinigtes Königreich ^{2), 3)}	- 2.460	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., CHARVENSOD (AO)/ Italien ^{2), 4), 6)}	56	33,33
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali SpA, Pordenone/ Italien ^{2), 4)}	886	9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/ Italien ^{2), 4)}	140	24,98
Train Information Services Limited, London/ Vereinigtes Königreich ^{2), 3)}	- 13	20,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/ Italien ^{6), 11)}	60.361	39,94
Viajeros del Eo, S.L., Ferrol/ Spanien ^{2), 10)}	2	50,00
West Yorkshire Ticketing Company Limited, Altrincham/ Vereinigtes Königreich ^{2), 4)}	0	19,18
WSMR (Holdings) Limited, London/ Vereinigtes Königreich ^{2), 4)}	23	50,00
DB SCHENKER		
VOLLKONSOLIDIERT		
Air Terminal Handling SAS, Tremblay en France/ Frankreich	1.915	100,00
Almoayed Schenker W.L.L., Manama/ Bahrain ⁸⁾	1.813	49,00
Anterist + Schneider Zeebrugge BVBA, Zeebrugge/ Belgien	1.463	100,00
AS Schenker, Tallinn/ Estland	10.190	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import - Export SAS, Stiring-Wendel/ Frankreich	- 1.175	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigne-Vendée/ Frankreich	1.449	100,00
B & G Leasing LLC dba Pro-Lease Trucking, Carnesville/ USA	- 29.275	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/ Südafrika	77	86,75
Bischof Gesellschaft mbH., Wien/ Österreich	70	100,00
Bitergo GmbH, Dortmund	5.398	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg / Luxemburg	3.370	100,00
Davis Transfer, Inc., Carnesville / USA	47.679	100,00
DB France Holding SAS, Montaigu-Vendée / Frankreich	293.792	100,00
DB Schenker (Cambodia) Limited, Phnom Penh / Kambodscha	3.026	100,00
DB Schenker FLLC, Minsk / Belarus (Weißrussland)	161	100,00
DB Schenker GBS Bucharest S.R.L., Bukarest / Rumänien	7.566	100,00
DB Schenker Global Services Asia Pacific Inc., Taguig City / Philippinen	9.039	99,94
DB Schenker Logistics Campus MEA (Pty) Ltd., Kempton Park / Südafrika ⁹⁾	3.395	47,00
DP Schenker, Kiew / Ukraine	1.140	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas / Venezuela	1.002	100,00
Fastighets Aktiebolaget Orbyn, Göteborg / Schweden	541	100,00
Fullerö 67:2 Uppsala Aktiebolag, Göteborg / Schweden	6.341	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona / Italien	91	100,00
Intreprinderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chişinău / Moldawien	182	96,75
Karpeles Freight Services, Inc., Chesapeake / USA	- 896	100,00
KB Ädelgasen 1-Jönköping, Jönköping / Schweden	7.331	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping / Schweden	1.520	100,00
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm / Schweden	2.703	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg / Schweden	6.244	100,00
KB Backa 107:3, Göteborg / Schweden	10.727	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå / Schweden	2.245	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö / Schweden	11.593	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad / Schweden	4.155	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro / Schweden	7.045	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm / Schweden	4.304	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm / Schweden	14.946	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg / Schweden	- 10	100,00
KB Frysens 1 Visby, Visby / Schweden	1.221	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby / Schweden	93	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås / Schweden	2.951	100,00
KB Langtradaren 2 Borlänge, Borlänge / Schweden	3.147	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara / Schweden	3.805	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö / Schweden	5.060	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping / Schweden	6.044	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad / Schweden	3.921	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik / Schweden	978	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö / Schweden	3.393	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping / Schweden	2.327	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle / Schweden	3.284	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå / Schweden	2.569	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred / Schweden	1.656	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo / Schweden	7.780	100,00
KB Tveta-Valsta 4:5 Södertälje, Stockholm / Schweden	1.563	100,00
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås / Schweden	5.652	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå / Schweden	3.974	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki / Finnland	984	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere / Finnland	1.627	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentautankatu / Finnland	1.368	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku / Finnland	662	100,00
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg / Schweden	1.118	100,00
Les Triporteurs Français SAS, Rennes / Frankreich	529	100,00
PT. Schenker Logistics Indonesia, Jakarta / Indonesien	23.848	100,00
Redhead Freight Limited, Hounslow / Vereinigtes Königreich	6.777	100,00
Redhead Holdings Limited, Hounslow / Vereinigtes Königreich	- 402	100,00
Rengaslinja Oy, Nokia / Finnland	768	100,00
SCHENKER&CO AG, Wien / Österreich	129.877	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur / Singapur	577.569	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong / Hongkong	34.525	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon / Irland	93.240	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai / Vereinigte Arabische Emirate	55.977	99,00
Schenker (Lao) Sole Co., Ltd., Vientiane / Laos	- 84	100,00
Schenker (NZ) Limited, Auckland / Neuseeland	9.712	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok / Thailand ⁸⁾	11.753	49,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok / Thailand ⁸⁾	65.492	49,00
Schenker A.E., Athen / Griechenland	3.863	100,00
Schenker A/S, Hvidovre / Dänemark	20.188	100,00
Schenker AB, Göteborg / Schweden	212.499	100,00
Schenker AG&Co. Beteiligungsverwaltungs OHG, Essen	176	100,00
Schenker Åkeri AB, Göteborg / Schweden	20.812	100,00
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	1.740.347	100,00
Schenker Americas, Inc., Miami / USA	461.864	100,00
Schenker Angola, Limitada, Luanda / Angola	3.041	99,90
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires / Argentinien	590	100,00
Schenker AS, Oslo / Norwegen	56.408	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria / Australien	100.039	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Peking / China	164	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Peking / China	14.700	70,00
Schenker Chile S.A., Santiago / Chile	7.454	100,00
Schenker China Ltd., Pudong / Shanghai / China	230.984	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg / Schweden	1.051	100,00
Schenker d.d., Ljubljana / Slowenien	22.590	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo / Bosnien-Herzegowina	855	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb / Kroatien	3.335	100,00
Schenker d.o.o., Novi Banovci / Serbien	3.817	100,00
Schenker Dedicated Services Germany GmbH, Essen	2.702	100,00
Schenker Dedicated Services Sweden AB, Göteborg / Schweden	13.383	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main	56	100,00
Schenker Distribution Solutions, Inc., Paranaque-Stadt / Philippinen	4.732	98,51
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo / Brasilien	39.396	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje / Mazedonien	1.935	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo / Ägypten	4.362	100,00
SCHENKER EOOD, Sofia / Bulgarien	27.406	100,00
Schenker Equipment AB, Göteborg / Schweden	5.153	100,00
Schenker Europe GmbH, Frankfurt am Main	25	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg / Schweden	1.305	100,00
Schenker Flight Services GmbH, Frankfurt am Main	12.838	100,00
Schenker Flight Services International (H.K.) Limited, Hongkong / Hongkong	1.592	100,00
SCHENKER FRANCE SAS, Montaigu Cedex / Frankreich	212.235	100,00
Schenker Global Management&Services GmbH, Essen	- 4.430	100,00
Schenker Global Management&Services PTE. LTD., Singapur / Singapur	2.116	100,00
Schenker Global Management&Technology Center Americas Inc., Miami / USA	2.705	100,00
Schenker GmbH für Beteiligungen, Essen	155	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi / Indien	102.016	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong / Hongkong	238.772	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau / Macau	3.698	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexico City / Mexiko	101.052	100,00
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera Borromeo (MI) / Italien	126.089	100,00
Schenker Jinbei Logistics (Shenyang) Co. Ltd., Shenyang / China ⁸⁾	21.472	50,00
Schenker Kazakhstan LLP, Almaty / Kasachstan	- 366	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat / Sultanat Oman	820	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul / Republik Korea	75.858	100,00
Schenker Limited, London / Vereinigtes Königreich	69.396	100,00
Schenker Limited, Nairobi / Kenia	464	100,00
Schenker Logistics (Bangladesh) Limited, Dhaka / Bangladesch ⁸⁾	7.685	40,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Logistics (Chengdu) Co., Ltd., Chengdu/China	2.534	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	2.393	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	12.725	100,00
Schenker Logistics (Jiaxing) Co., Ltd., Jiaxing/China	39.606	100,00
Schenker Logistics (Kunshan) Co., Ltd., Kunshan/China	3.773	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia ⁸⁾	69.236	40,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	16.822	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	1.623	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	14.662	100,00
Schenker Logistics (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand ⁸⁾	- 6.896	49,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	10.579	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	8.870	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba-Stadt/Philippinen	298	100,00
Schenker Logistics L.L.C., Abu Dhabi/Vereinigte Arabische Emirate	8.097	99,00
Schenker Logistics Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	87.728	100,00
Schenker Logistics Romania S.A., Bukarest/Rumänien	68.950	99,53
Schenker Logistics Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	5.595	51,00
Schenker Logistics W.L.L., Doha/Katar ⁸⁾	2.141	49,00
Schenker Logistics, S.A.U., Barcelona/Spanien	125.966	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Contern/Luxemburg	7.647	100,00
Schenker Manila Administrative Competence Center Inc., Taguig City/Philippinen	6.545	99,94
Schenker Maroc S.A.S, Casablanca/Marokko	738	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	72.742	100,00
Schenker Myanmar Co., Ltd., Yangon/Myanmar	3.858	100,00
Schenker Namibia (Pty) Ltd., Windhoek/Namibia	- 1.337	100,00
Schenker Nederland B.V., Tilburg/Niederlande	38.326	100,00
Schenker Nemzetközi Szállításmányozási és Logisztikai Kft., Szigetszentmiklós/Ungarn	28.896	100,00
Schenker NV, Antwerpen/Belgien	61.832	100,00
Schenker Ocean Freight Services WLL, Doha/Katar ⁸⁾	885	49,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	99.017	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	98.049	100,00
Schenker Panama S.A., Panama-Stadt/Panama	1.385	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	567	100,00
Schenker Philippines (Subic) Inc., Subic/Philippinen	237	100,00
Schenker Philippines, Inc., Makati-Stadt/Philippinen	26.541	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	79.412	100,00
SCHENKER RE DESIGNATED ACTIVITY COMPANY, Dublin/Irland	48.295	100,00
Schenker S.A., Guatemala-Stadt/Guatemala	- 2.557	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	7.172	100,00
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	6.663	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	84.103	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	7.231	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., Singapur/Singapur	386.991	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	13.903	86,75
Schenker Sp. z o.o., Warschau/Polen	93.240	99,69
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	66.087	100,00
Schenker Technik GmbH, Essen	5.989	100,00
Schenker Technology Center (Warsaw) sp. z o.o., Warschau/Polen	2.848	100,00
Schenker Transitaris, S.A., Loures/Portugal	17.961	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	2.019	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	5.402	100,00
Schenker Vietnam Co., Ltd., Ho-Chi-Minh-Stadt/Vietnam	68.490	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	598.564	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	9.162	55,00
Schenker Ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	732	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	61.578	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	7.122	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	640	100,00
Skyraider Risk Retention Group, Inc., Charleston/USA	- 287	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Furth im Wald	8.996	100,00
The Great Ocean Line Pte. Ltd., Singapur/Singapur	28	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	94	100,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	3.111	100,00
USA Truck Fleetco LLC, Van Buren/USA	- 18.523	100,00
USA Truck Logistics LLC, Van Buren/USA	9.412	100,00
USA Truck, Inc., Van Buren/USA	173.297	100,00
USA Truck, LLC, Van Buren/USA	- 675	100,00
AT EQUITY		
ADRIA KOMBI d.o.o., Ljubljana, Ljubljana/Slowenien ^{2), 4)}	12.644	33,72
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ^{2), 4)}	3.164	26,00
Bäckebols Akeri AB, Göteborg/Schweden ^{2), 4), 6)}	4.720	35,00
BTU – Bilspeidition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden ^{2), 4), 6)}	1.549	50,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2), 4)}	38	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel ^{2), 4)}	3.943	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ^{2), 4)}	1.945	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ^{2), 4), 6)}	1.703	20,00
I.M. »Moldomruktrans« S.R.L., Chişinău/Moldawien ^{2), 4), 6)}	689	33,17
Les Triporteurs Montpellierains SAS, Montpellier/Frankreich ^{2), 4), 6)}	- 19	20,00
Les Triporteurs Parisiens SAS, Paris/Frankreich ^{2), 4), 6)}	0	20,00
Les Triporteurs Rochelais SARL, La Rochelle/Frankreich ^{2), 4), 6)}	39	30,00
Les Triporteurs Tourangeaux SARL, Tours/Frankreich		20,00
Mesa Technologies GmbH, Berlin ^{2), 6), 11)}	160	22,23
Trans Jelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ^{2), 4), 6)}	1.255	20,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen ^{2), 4), 6)}	1.396	50,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2022.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

⁶⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁸⁾ Die Konsolidierung erfolgt aufgrund gesellschaftsrechtlicher Vereinbarungen, die der DB die Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten verschafft.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

¹⁰⁾ Daten für Geschäftsjahr 2019.

¹¹⁾ Jahresergebnis nur für sechs Monate.

(43) Vorstand, Aufsichtsrat und Aufsichtsratsausschüsse

Angaben zu den Namen und den Mitgliedschaften in (a) anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und (b) vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind nachfolgend dargestellt.

Vorstand

DR. RICHARD LUTZ

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a)** – DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Fernverkehr AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b)** – DB Stiftung gGmbH (Beirat, Vorsitz)

DR. DANIELA GERD TOM MARKOTTEN

Ressort Digitalisierung und Technik,
Dallgow-Döberitz

- a)** – Schenker AG
- DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)
- DB Systemtechnik GmbH (Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG
- Vonovia SE (seit 17. Mai 2023)
- b)** – DB broadband GmbH (Vorsitz)
- Hermann von Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren e.V./Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (Mitglied des Senats)

DR. LEVIN HOLLE

Ressort Finanzen und Logistik,
Berlin

- a)** – Schenker AG (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- b)** – Arriva plc (jetzt Arriva Limited), Sunderland/Vereinigtes Königreich (Chairman of the Board of Directors)
- BwConsulting GmbH (Beirat)

BERTHOLD HUBER

Ressort Infrastruktur,
Weilheim

- a)** – DB Netz AG (seit 27. Dezember 2023: DB InfraGO AG; Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs AG

DR. SIGRID NIKUTTA

Ressort Güterverkehr,
Berlin

- a)** – DB Cargo Polska S.A. (Vorsitz)
- Knorr-Bremse AG
- b)** – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
- Deutsche Bank Ost (Beirat)
- Verein Berliner Kaufleute und Industrieller (VBKI) (Präsidium)
- Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG (bis 30. Juni 2023; Verwaltungsrat)
- Universität Bielefeld (Hochschulrat)
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (Vorsitz, Kuratorium)

EVELYN PALLA

Ressort Regionalverkehr,
Wien

- a)** – S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- DB Systel GmbH (Vorsitz)
- b)** – Arriva plc (jetzt Arriva Limited), Sunderland/Vereinigtes Königreich (Member of the Board of Directors)

DR. MICHAEL PETERSON

Ressort Personenfernverkehr,
Heidelberg

- a)** – DB Systel GmbH
- DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)
- b)** – DB Bahn Italia S.r.l. (Chairman of the Board of Directors)

MARTIN SEILER

Ressort Personal und Recht,
Berlin

- a)** – Schenker AG
- DB Cargo AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB JobService GmbH (Vorsitz)
- DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (seit 27. Dezember 2023: verschmolzen auf DB InfraGO AG; Vorsitz)
- DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b)** – DB Stiftung gGmbH (Beirat)

Aufsichtsrat

WERNER GATZER

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Staatssekretär a.D.,
Teltow

- b)** – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) (Vorsitzender des Verwaltungsrats)
- Fritz Thyssen Stiftung (Kuratoriumsmitglied)
- DB Stiftung gGmbH (Beirat)

**MARTIN BURKERT***

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Nürnberg

- a)** – S-Bahn Berlin GmbH (stellvertretender Vorsitz)
- DB Regio AG (stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-AG (seit 1. Juli 2023; Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 1. Juli 2023; Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 1. Juli 2023; Vorsitz)
- DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (bis 30. Juni 2023; Vorsitz)
- DEVK Pensionsfonds-AG (bis 30. Juni 2023)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (bis 30. Juni 2023)

RALF DAMDE*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Ensdorf/Saar

- a)** – DB Regio AG
- Sparda-Bank Südwest
- b)** – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
- Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW)

STEFAN GELBHAAR

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Berlin

ANJA HAJDUK

Staatssekretärin im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz,
Berlin

- a)** – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH (DEG)
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

SUSANNE HENCKEL

Staatssekretärin im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Berlin

- a)** – Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
- b)** – Agora Transport Transformation gGmbH (Beirat)

JÖRG HENSEL*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Vorsitzender des Geschäftsfeldbetriebsrats von DB Cargo,
Vorsitzender des Europäischen Betriebsrats der DB AG,
Hamm

- a)** – DB Cargo AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b)** – DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

COSIMA INGENSCHAY*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

- a)** – DB Cargo AG (seit 16. Januar 2023) (stellvertretender Vorsitz; seit 30. Januar 2023)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 2. Juni 2023)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK Versicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (seit 2. Juni 2023)
- DB Station&Service AG (bis 27. Dezember 2023; stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (bis 11. Mai 2023; Vorsitz)
- DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (Vorsitz; seit 11. Mai 2023)
- DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG (bis 10. Mai 2023)
- DGB Rechtsschutz GmbH (bis 28. März 2023)
- b)** – DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (bis 11. Mai 2023; Beirat, Vorsitz)
- DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG (seit 11. Mai 2023; Beirat, Vorsitz)
- Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW) (seit 1. Januar 2023)
- Stiftung Eisenbahn-Waisenhort (EWH) (seit 1. Januar 2023)

ALEXANDER KACZMAREK*

Konzernbevollmächtigter für die Länder Berlin, Brandenburg,
Mecklenburg-Vorpommern,
Berlin

- a)** – S-Bahn Berlin GmbH
- b)** – Usedomer Bäderbahn GmbH (Beirat, stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

PROF. DR. SUSANNE KNORRE

Unternehmensberatung,
Hannover

- a)** – Salzgitter AG
- Norddeutsche Landesbank
- Rain Carbon Germany GmbH
- STEAG Power GmbH (2. März bis 31. Dezember 2023)

DOROTHEE MARTIN

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Hamburg

- b)** – Stiftung Freundeskreis – (auxiliar Gesellschaft mbH) (Stiftungsrat)
- HafenCity Universität Hamburg (Hochschulrat)

DANIELA MATTHEUS

Rechtsanwältin und Managementberaterin,
Berlin

- a)** – Commerzbank AG
- Jenoptik AG (seit 1. November 2023)
- Yunex GmbH (bis 31. Oktober 2023)
- CEWE Stiftung&Co. KGaA (seit 7. Juni 2023)
- Die Autobahn GmbH des Bundes

HEIKE MOLL*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
(seit 27. Dezember 2023: verschmolzen auf DB InfraGO AG),
München

- a)** – DB Station&Service AG
(seit 27. Dezember 2023: verschmolzen auf DB InfraGO AG)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (seit 1. Juni 2023)
- b)** – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(bis 1. Mai 2023; Beirat)

MICHAEL PUSCHEL

Bundesministerium für Digitales und Verkehr,
Leiter der Abteilung Bundesfernstraßen,
Nieder-Olm

- a)** – Hafenbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH (bis 31. Januar 2023)
- Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein GmbH (bis 31. Januar 2023)
- Trierer Hafengesellschaft mbH (bis 31. Januar 2023)
- Die Autobahn GmbH des Bundes (seit 7. März 2023)
- b)** – Landeseigene Anlagen an Wasserstraßen (BLAW)
(bis 31. Januar 2023; Verwaltungsrat)
- ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement)
(bis 31. Januar 2023)

DR. IMMO QUERNER

Geschäftsführender Gesellschafter der KoppaKontor GmbH,
Celle

- a)** – BÖAG Börsen AG
- b)** – Arriva plc (jetzt Arriva Limited),
Sunderland/Vereinigtes Königreich
(Member of the Board of Directors)
- Assenagon Asset Management S.A. (Vorsitz Verwaltungsrat)
- Fonds zur Finanzierung der kerntechnischen Entsorgung
(Vorsitz Anlagenausschuss)
- Akinn Group SPF Sàrl, Luxemburg
(Member of the Board of Directors)

BERND REUTHER

Mitglied des Deutschen Bundestages,
Wesel

- a)** – Toll Collect GmbH
- b)** – DeltaPort GmbH&Co. KG

MANFRED SCHOLZE*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Ebersbach-Neugersdorf

- a)** – DB Fernverkehr AG
- b)** – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

KLAUS-PETER SCHÖLZKE*

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Regio AG,
Dresden

JENS SCHWARZ*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutschen Bahn AG,
Chemnitz

- a)** – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(stellvertretender Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn

VEIT SOBEK*

Experte Projekt- und Programmmanagement DB Netz AG,
(seit 27. Dezember 2023: DB InfraGO AG),
Halberstadt

- a)** – Bundesbahn-Wohnungsbaugesellschaft Kassel GmbH
- b)** – DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

Aufsichtsratsausschüsse**MITGLIEDER DES PRÄSIDENTIAUSSCHUSSES**

- Werner Gatzert (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Susanne Henckel
- Jens Schwarz

MITGLIEDER DES PRÜFUNGS- UND COMPLIANCE-AUSSCHUSSES

- Dr. Immo Querner (Vorsitz)
- Susanne Henckel
- Jörg Hensel
- Cosima Ingenschay

MITGLIEDER DES PERSONALAUSSCHUSSES

- Werner Gatzert (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Susanne Henckel
- Jens Schwarz

MITGLIEDER DES VERMITTLUNGS-AUSSCHUSSES

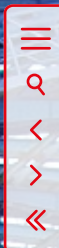
- Werner Gatzert (Vorsitz)
- Martin Burkert
- Susanne Henckel
- Jens Schwarz

Berlin, den 27. Februar 2024

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Weitere Informationen

- 288 **Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**
- 290 **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über Nachhaltigkeitsinformationen**
- 292 **Global Reporting Initiative (GRI) Index**
- 299 **UN Global Compact Index**
- 299 **Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) Index**
- 300 **Glossar**
- 305 **Abkürzungsverzeichnis**
- 306 **Kontaktinformationen / Finanzkalender**



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, dem Konzern-Eigenkapitalspiegel und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzern-Anhang, einschließlich wesentlicher Angaben zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzern-Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzern-Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzern-Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzern-Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzern-Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des Konzern-Lageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend

beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich.

Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzern-Lageberichts:

- der in Abschnitt »Corporate Governance Bericht« des Konzern-Lageberichts enthaltene Corporate Governance Bericht nach Ziffer 7.1 des Public Corporate Governance Kodex des Bundes

- die mit roten Pfeilen (↗↖↘↙) und mit einer grauen Schriftfarbe als ungeprüft gekennzeichneten Abschnitte des Konzern-Lageberichts

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile der Publikation »Integrierter Bericht« – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzern-Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzern-Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzern-Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschätzungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzern-Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzern-Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzern-Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzern-Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung

stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzern-Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzern-Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzern-Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzern-Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.



- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzern-Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzern-Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzern-Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 4. März 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

Philipp Medrow
Wirtschaftsprüfer

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT ÜBER NACHHALTIGKEITSINFORMATIONEN

An die Deutsche Bahn AG, Berlin

Wir haben die Angaben in den Abschnitten »An unsere Stakeholder – Offener Stakeholderdialog«, »An unsere Stakeholder – Gemeinnütziges Engagement der Deutsche Bahn Stiftung« und die jeweils mit Pfeilen am Anfang (↗) und Ende (↘) gekennzeichneten sowie mit grauer Schriftfarbe gekennzeichneten Angaben (im Folgenden zusammen die »Angaben«) im Integrierten Bericht der Deutschen Bahn AG, Berlin, (im Folgenden die »Gesellschaft«) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden der »Bericht«) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden die »GRI-Kriterien«).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen

Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Unabhängigkeit und Qualitätsmanagement der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards 1 »Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis« (IDW QMS 1 (09.2022)) an, welcher von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft verlangt, ein Qualitätsmanagementsystem, das den gesetzlichen und satzungsrechtlichen Anforderungen entspricht, auszugestalten, einzurichten und durchzusetzen.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die Angaben im Bericht abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die im Nachhaltigkeitsbericht verwiesen wird.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern
- Beurteilung des Prozesses zur Durchführung der Materialitätsanalyse nach den Vorgaben der GRI-Kriterien
- Befragung von Mitarbeitern, die in die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über ausgewählte Angaben im Nachhaltigkeitsbericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Bericht unter Zugrundelegung der GRI-Kriterien
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte der Gesellschaft auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung ausgewählter Angaben im Nachhaltigkeitsbericht
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der Darstellung der ausgewählten Angaben zur Nachhaltigkeitsleistung

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Berlin, den 4. März 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hendrik Fink
Wirtschaftsprüfer

ppa. Thomas Groth

GLOBAL REPORTING INITIATIVE (GRI) INDEX

Anwendungsklärung	Der DB-Konzern hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 01.01.2023 bis 31.12.2023 berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021
Anwendbare(r) GRI-Branchenstandard(s)	keine

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung(en)	Grund	Erklärung
Allgemeine Angaben				
GRI 2: ALLGEMEINE ANGABEN 2021				
1. DIE ORGANISATION UND IHRE BERICHTERSTATTUNGSPRAKTIKEN				
2-1 Organisationsprofil	37–38, 228–233, 278–283			
2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	43–45, 228–233, 278–283			
2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	43–45, 306			
2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	106, 230–232			
2-5 Externe Prüfung	28, 43–45, 290–291			
2. TÄTIGKEITEN UND MITARBEITENDE				
2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	37–38, 38–40, 119–120, 185–186, 216			
2-7 Angestellte	30–31, 94–96, 101–102, 102, 124, 126–128, 127, 129, 134–136, 135, 139, 140–142, 141, 145, 153–154, 158, 158–159, 161–162, 162, 166, 168, 172, 172–173, 189–190, 197, 197–198, 198–199	b. ii, b. iii	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten.
2-8 Mitarbeitende, die keine Angestellten sind	-	a., b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In Bezug auf Auszubildende, dual Studierende, Praktikant:innen und externe Zeitarbeitnehmende wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet.
3. UNTERNEHMENSFÜHRUNG				
2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	37–38, 205–206			
2-10 Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans	205–206			
2-11 Vorsitzende:r des höchsten Kontrollorgans	205–206			
2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	40–42			
2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	40–42, 205–206			
2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	43–45	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Eine genauere Beschreibung des Verfahrens zur Überprüfung und Genehmigung ist für zukünftige Berichtsjahre geplant.
2-15 Interessenkonflikte	205–206			
2-16 Übermittlung kritischer Anliegen	26–28			
2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	-	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Fragen zu entsprechenden Schulungen von Aufsichtsratsmitgliedern werden im Rahmen des sich weiterentwickelnden Rechtsrahmens zur Nachhaltigkeitsberichterstattung in Deutschland thematisiert werden.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung(en)	Grund	Erklärung
2-18 Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans	207			
2-19 Vergütungspolitik	26–28, 41, 207–211			
2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	208–210			
2-21 Verhältnis der Jahresgesamtvergütung	-	a., b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten.
4. STRATEGIE, RICHTLINIEN UND PRAKTIKEN				
2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	22–24			
2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	119–120, 188, 194, 195, 195–197, 197, 197–198, 198–199			
2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen	119–120, 194, 195–197, 197, 197–198, 198–199			
2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	119–120, 197–198, 198–199	d., e.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Eine genauere Beschreibung der Verfahren zur Überprüfung der Wirksamkeit und zur Einbeziehung von Stakeholdern ist für künftige Berichtsjahre geplant.
2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	195–197			
2-27 Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen	51, 84, 195–197	a., b., c., d.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Informationssystem noch nicht verfügbar. Ist im Aufbau.
2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	29, 31–32			
5. EINBINDUNG VON STAKEHOLDERN				
2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	29–32			
2-30 Tarifverträge	30–31, 36, 43–44, 57–58, 92, 93, 94, 99–100, 182–183, 189–190, 197–198, 212, 213	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Für die Konzerngesellschaften innerhalb des Systemverbunds Bahn in Deutschland gilt im Grundsatz, dass die Beschäftigungsbedingungen der außertariflichen Arbeitnehmenden sowie der leitenden Angestellten nicht durch Tarifverträge bestimmt werden. Gleichwohl bestehen für die Entgelte des weit- aus überwiegenden Teils der außertariflichen Arbeitnehmenden Banduntergrenzen, die sich an den höchsten tariflichen Entgelten orientieren. Zudem achtet der DB-Konzern darauf, dass die Beschäftigungsbedingungen der tariflichen und außertariflichen Arbeitnehmenden sowie leitenden Angestellten personalpolitisch anschlussfähig aufeinander abgestimmt sind.
Wesentliche Themen				
GRI 3: WESENTLICHE THEMEN 2021				
3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	30–31, 43–45			
3-2 Liste der wesentlichen Themen	43–45			
Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit				
3-3 Management von wesentlichen Themen	29–32, 52–58, 110–111, 111–114, 114–118, 213–218			
GRI 201: WIRTSCHAFTLICHE LEISTUNG 2016				
201-1 Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	107–109, 220, 225			
201-2 Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	188–189	a. v.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Kosten zum Management von klimabedingten Chancen und Risiken bilden sich in verschiedenen Positionen der GuV in der Berichterstattung ab. Werden jedoch bisher nicht unter diesem Aspekt gebündelt.
201-3 Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	258–262			
201-4 Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand	36, 45–48, 54–55, 83, 115–117, 212, 228–233, 273–276			

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung(en)	Grund	Erklärung
GRI 203: INDIREKTE ÖKONOMISCHE AUSWIRKUNGEN 2016				
203-1 Infrastrukturinvestitionen und geförderte Dienstleistungen	54–55, 115–117, 187, 272			
203-2 Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	52–58			
Unternehmensführung und Compliance				
3-3 Management von wesentlichen Themen	195, 195–197			
GRI 205: ANTIKORRUPTION 2016				
205-1 Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	44–45, 180–183, 195, 195–197	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Quantitative Erhebung gem. Anforderung aus Unternehmenssicht nicht wesentlich und daher unverhältnismäßig. Innerhalb eines Drei-Jahres-Zyklus sind alle Konzerngesellschaften mit operativem Geschäft auf Korruptionsrisiko hin zu prüfen. Auf Ebene der Geschäftsfelder ist jährlich zu Compliance-Risiken zu berichten.
205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	119–120, 195–197	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Quantitative Erhebung gem. Anforderung aus Unternehmenssicht nicht wesentlich und daher unverhältnismäßig. Kommunikation und Training zu Antikorruption sind unter »Compliance-Instrumente« beschrieben. Lieferanten werden bei Vertragsabschluss über Antikorruptionsanforderungen informiert und darauf verpflichtet.
205-3 Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	195–197, 197			
GRI 206: WETTBEWERBSWIDRIGES VERHALTEN 2016				
206-1 Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung	51	b.	Nicht anwendbar	Keine abgeschlossenen Verfahren im Berichtszeitraum.
Nachhaltige Ressourcenverwendung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	79–80, 188			
GRI 301: MATERIALIEN 2016				
301-1 Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	80–81	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
301-2 Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	80–81	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
301-3 Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	80–81	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Das eingesetzte Material in der Schieneninfrastruktur (Schienenstahl, Schotter, Betonschwellen) stellt entsprechend der in 2021 durchgeführten Stoffstromanalyse die Hauptressource im DB-Konzern dar. Die Wesentlichkeit weiterer Ressourcen wird kontinuierlich geprüft.
GRI 306: ABFALL 2020				
306-1 Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	81–82			
306-2 Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	79–80, 81–82			
306-3 Angefallener Abfall	81–82			
306-4 Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	81–82	b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Die Daten zur »Aufbereitung zur Wiederverwendung« werden weder vom DB-Konzern noch von den beauftragten Entsorgungsunternehmen erhoben, weil sie sich zurzeit nicht in der abfallrechtlichen Systematik wiederfinden.
306-5 Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	81–82	b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Enthält vom Geschäftsfeld DB Cargo nur die DB Cargo AG. Es wird geprüft, inwiefern die Daten mittelfristig erhoben werden können.
Klimaschutz				
3-3 Management von wesentlichen Themen	71–77, 126, 134, 140, 157–158, 161, 170–171, 188–189			

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung (en)	Grund	Erklärung
GRI 305: EMISSIONEN 2016				
305-1 Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	73-74, 74	c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Im Rahmen der aktuell nicht ausgewiesenen Scope-3-3-Emissionen gem. GHG Protocol ist die Bilanzierung biogener CO ₂ -Emissionen nicht sinnvoll. Eine Erweiterung wird mittelfristig angestrebt.
		d.	Nicht anwendbar	Im Konzern-Klimaschutzziel mit Basisjahr 2006 erfolgt keine Ausweisung gesonderter Scope-Ziele.
305-2 Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	71-72, 73-74, 74			
305-3 Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	71-72, 73-74, 74	c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Im Rahmen der aktuell nicht ausgewiesenen Scope-3-3-Emissionen gem. GHG Protocol ist die Bilanzierung biogener CO ₂ -Emissionen nicht sinnvoll. Eine Erweiterung wird mittelfristig angestrebt.
305-4 Intensität der Treibhausgasemissionen	72-73, 74			
305-5 Senkung der Treibhausgasemissionen	71-72, 72-73, 73-74, 74	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Zum Zeitpunkt der Datenerhebung liegen keine quantitativen Angaben vor. Mittelfristig werden neben den qualitativen Angaben auch quantitative berichtet.
305-6 Emissionen ozonabbauender Substanzen	-	a., b., c., d.	Nicht anwendbar	Ggf. eingesetzte Kältemittel in so geringen Mengen, dass Materialität nicht gegeben ist.
305-7 Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	83-84			
GRI 302: ENERGIE 2016				
302-1 Energieverbrauch innerhalb der Organisation	73-74, 74, 75-76	b., c., d.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Der Gesamtbrennstoffverbrauch liegt vor, aber die verwendeten Brennstoffarten können derzeit nicht aufgegliedert werden. Lediglich für den DB-Bahnstrommix liegt eine Aufgliederung nach Brennstoffen vor. Weitere Angaben werden mittelfristig berichtet.
302-2 Energieverbrauch außerhalb der Organisation	73-74, 75-76	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Im berichteten Primärenergieverbrauch ist der Energieverbrauch der wesentlichen Scope-3-4-Verkehre gem. GHG Protocol (DB Schenker, DB Regio Bus, Schienengüterverkehre nach China) enthalten. Die Angabe weiterer Scope-3-Kategorien erfolgt mittelfristig.
302-3 Energieintensität	75-76			
302-4 Verringerung des Energieverbrauchs	71-72, 73-74, 75-76	a., b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Zum Zeitpunkt der Datenerhebung liegen keine quantitativen Angaben vor. Mittelfristig werden neben den qualitativen Angaben auch quantitative berichtet.
302-5 Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	73-74, 75-76			
Attraktiver Arbeitgeber und Arbeitskräftesicherung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	85-87, 97-99, 99			
GRI 401: BESCHÄFTIGUNG 2016				
401-1 Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	88, 89, 89-92, 92, 101-102, 102	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Aktuell wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet.
401-2 Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	37-38, 94-96, 96-97, 97-99	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Aktuell wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet. Für die Konzerngesellschaften innerhalb des Systemverbunds Bahn in Deutschland gilt im Grundsatz, dass keine Unterschiede bei Teilzeitmitarbeitenden bzw. befristeten Mitarbeitenden bestehen. Die Unterschiede, die bei bestimmten Angeboten bestehen, resultieren aus sachlogischen Gründen des befristeten oder Teilzeitverhältnisses.
401-3 Elternzeit	94-96	a., b., c., d., e.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Anspruch auf Elterngeld haben alle Mitarbeitenden in Deutschland entsprechend den gesetzlichen Rahmenbedingungen (hier insbesondere Bundeselterngeld- und Elternzeitgesetz). Die Kennzahlen für b. bis d. sind für die Mitarbeitenden im Systemverbund Bahn in Deutschland dargestellt.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung(en)	Grund	Erklärung
GRI 402: ARBEITNEHMER-ARBEITGEBER-VERHÄLTNIS 2016				
402-1 Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	94, 94 – 96, 96	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Für den DB-Konzern kann die Information aktuell nicht ausgewiesen werden, da die benötigten Daten für die Analyse nicht zentral vorliegen. Zu a.: Für den Systemverbund Deutschland gilt, dass betriebliche Veränderungen nach Maßgabe des BetrVG stets mit den zuständigen Interessenvertretungen der Arbeitnehmenden zu beraten sind. Konkret ist der Arbeitgeber verpflichtet, die Interessenvertretungen der Mitarbeitenden im Vorfeld einer Umsetzungsentscheidung zu einer Organisationsänderung rechtzeitig und umfassend einzubinden. Im Falle von umfassenden organisatorischen Veränderungen, die nach den Vorgaben des Gesetzgebers eine Betriebsänderung darstellen, ist neben dem jeweils zuständigen Betriebsrat zusätzlich der jeweilige Wirtschaftsausschuss – unter Vorlage der erforderlichen Unterlagen – einzubinden (vgl. hierzu §§ 106, 111 und 112 BetrVG). Im Falle einer Organisationsänderung im Wege eines Betriebsübergangs sind darüber hinaus die betroffenen Mitarbeitenden vom Arbeitgeber im Vorfeld nach den Grundsätzen von § 613 a BGB zu unterrichten. Zu b.: Für den Systemverbund Deutschland gilt, dass Grundsätzlich im Tarifvertragsgesetz festgelegt ist, dass die Tarifvertragsparteien, mithin der Arbeitgeber und die zuständigen Gewerkschaften, an die Laufzeit des Tarifvertrags gebunden sind. Weiterhin ist der Arbeitgeber verpflichtet, die im Betrieb anzuwendenden Tarifverträge bekannt zu machen. Explizite Konsultations- und Mitteilungsfristen sind tarifvertraglich nicht festgelegt.
GRI 403: SICHERHEIT UND GESUNDHEIT AM ARBEITSPLATZ 2018				
403-1 Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	97 – 99, 180 – 183, 194	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-2 Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	97 – 99, 194	a., b., c., d.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-3 Arbeitsmedizinische Dienste	97 – 99	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-4 Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	97 – 99	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-5 Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	67 – 69, 97 – 99, 198 – 199	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-6 Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	97 – 99	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-7 Vermeidung und Abmilderung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	97 – 99	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.
403-8 Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz abgedeckt sind	97 – 99	a., b., c.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung(en)	Grund	Erklärung
403-9 Arbeitsbedingte Verletzungen	97-99	a., b., c., d., e., f., g.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn. Die Meldung und Anzeige von Arbeitsunfällen erfolgt gem. den gesetzlichen Vorgaben in Deutschland an die gesetzliche Unfallversicherung innerhalb von drei Kalendertagen nach Bekanntwerden des Unfalls. Die Ermittlung des Schadens und die Regelung der Unfallfolgekosten obliegen der Autonomie des jeweiligen gesetzlichen Unfallversicherungsträgers. Statistisch werden nur tödliche, jedoch keine schweren Arbeitsunfälle ausgewiesen bzw. berichtet.
403-10 Arbeitsbedingte Erkrankungen	97-99	a., b., c., d., e.,	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Information für den Systemverbund Bahn. Es gibt kein Monitoring arbeitsbedingter Erkrankungen. Die Daten zu Berufskrankheiten, die einen Teil der arbeitsbedingten Erkrankungen ausmachen, liegen beim Unfallversicherungsträger.
GRI 404: AUS- UND WEITERBILDUNG 2016				
404-1 Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	90-91, 101-102	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. In diesem Jahr erfolgt die Darstellung dieser Kennzahl zunächst für Mitarbeitende im Systemverbund Bahn in Deutschland.
404-2 Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	57-58, 59-62, 90-91, 92, 96-97, 99-100, 100-101, 101, 189-190	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Für die Konzerngesellschaften außerhalb des Systemverbunds Bahn in Deutschland liegen diese Informationen nicht konsolidiert vor. Zu a.: Die Aussagen beziehen sich auf die Angebote der internen Bildungsdienstleister, DB Training für Mitarbeitende und DB Akademie für die Zielgruppe der Führungskräfte, sowie darüber hinaus zentral gesteuerte Programme für die berufsbegleitende Weiterbildung, jeweils mit Fokus auf Deutschland. Zu b.: In Deutschland ist der Berufsausstieg in den Ruhestand und auch im Zuge von Kündigungen gesetzlich geregelt, um Arbeitnehmende zu schützen und zu unterstützen. Mit arbeitgeberfinanzierten Beiträgen in den DEVK-Pensionsfonds bietet der DB-Konzern eine die gesetzliche Rente ergänzende Altersversorgung für die Zeit nach dem Erwerbsleben an. Zusätzliche Programme zur Übergangshilfe für den Berufsausstieg bietet der DB-Konzern z. B. über das Bahn Sozial Werk (Ruhestandsbegleitung) an.
404-3 Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	91-92, 216-217	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Alle Mitarbeitenden und Führungskräfte im Systemverbund Bahn in Deutschland erhalten jährlich eine Leistungsrückmeldung. Der Durchdringungsgrad liegt bei 95%. Die Abweichung von 100% ist durch Sonderfälle wie bspw. erkrankte Mitarbeitende und Führungskräfte zu erklären.
GRI 405: DIVERSITÄT UND CHANCENGLEICHHEIT 2016				
405-1 Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	85, 101, 126-128, 134-136, 140-142, 153-154, 158-159, 161-162, 166, 172-173, 216-217	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Aktuell wird für den DB-Konzern in Deutschland berichtet.
405-2 Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	37-38, 41, 94	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Es verfügen nicht alle Gesellschaften außerhalb von Deutschland über ein zentrales Data Warehouse, um die Einzeldaten aus den verschiedenen Gesellschaften zu konsolidieren und zu verarbeiten. Die Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und sonstige Regelungen des DB-Konzerns zu Beschäftigungsbedingungen sind grundsätzlich geschlechterneutral ausgestaltet. Stellenbewertungen und Vergütungshöhen orientieren sich ausschließlich an den Anforderungen der jeweiligen Tätigkeit, nicht den persönlichen Eigenschaften der Kandidat:innen.

GRI-STANDARD	Seite(n)	Auslassung		
		Ausgelassene Anforderung(en)	Grund	Erklärung
GRI 406: NICHTDISKRIMINIERUNG 2016				
406-1 Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	99, 195 – 197, 197, 197 – 198	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Für den DB-Konzern kann die Information aktuell nicht ausgewiesen werden, da die benötigten Daten für eine konzernweite Statistik und Dokumentation nicht zentral vorliegen. Wir setzen die Anforderungen des LkSG um.
Kundensicherheit				
3-3 Management von wesentlichen Themen	67 – 69			
GRI 410: SICHERHEITSPRAKTIKEN 2016				
410-1 Sicherheitspersonal, das in Menschenrechtspolitik und -verfahren geschult wurde	67			
GRI 416: KUNDENGESUNDHEIT UND -SICHERHEIT 2016				
416-1 Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	–	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
416-2 Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	–	a., b.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Informationen können über die komplexe Geschäftsstruktur aktuell nicht abgebildet werden.
Kapazitätsausbau der Infrastruktur und Fahrzeugflotte				
3-3 Management von wesentlichen Themen	54 – 55, 55 – 56			
GRI 413: LOKALE GEMEINSCHAFTEN 2016				
413-1 Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	–	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Prozentsatz kann über die komplexe Konzernstruktur und flächendeckende Infrastruktur aktuell nicht abgebildet werden.
413-2 Geschäftstätigkeiten mit erheblichen oder potenziellen negativen Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften	–	a.	Information nicht verfügbar / unvollständig	Information kann über die komplexe Konzernstruktur und flächendeckende Infrastruktur aktuell nicht abgebildet werden.
Umgang mit Politik und Regulierung				
3-3 Management von wesentlichen Themen	29, 36, 45 – 50, 140, 152, 154, 154 – 155, 188, 212			
GRI 415: POLITISCHE EINFLUSSNAHME 2016				
415-1 Parteispenden	29	a., b.	Nicht anwendbar	Zuwendungen jeglicher Art an politische Parteien, deren Vertreter:innen, Politiker:innen sowie an Mandats-träger:innen und Kandidat:innen für politische Ämter sind grundsätzlich untersagt.
Moderne und digitale Mobilitäts-, Logistik- und Servicelösungen				
3-3 Management von wesentlichen Themen	63, 63 – 64, 64			
Kundennutzen und Produktqualität				
3-3 Management von wesentlichen Themen	59, 59 – 62			

UN GLOBAL COMPACT INDEX

Der UN Global Compact ist weltweit die größte und wichtigste Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Mit dem Beitritt zum UN Global Compact 2009 hat sich der DB-Konzern verpflichtet, dessen zehn Prinzipien zu unterstützen, und berichtet in einem Fortschrittsbericht regelmäßig über seine Aktivitäten und Leistungen.

	Seite
MENSCHENRECHTE	
Prinzip 1 Unterstützung und Respektierung internationaler Menschenrechte	32 - 34, 43 - 51, 119 - 120, 197 - 199
Prinzip 2 Ausschluss von Menschenrechtsverletzungen	119 - 120, 197 - 199
ARBEITSNORMEN	
Prinzip 3 Wahrung der Vereinigungsfreiheit und Recht auf Kollektivverhandlungen	85 - 102, 197 - 199
Prinzip 4 Beseitigung aller Formen der Zwangsarbeit	119 - 120, 197 - 199
Prinzip 5 Abschaffung der Kinderarbeit	119 - 120, 197 - 199
Prinzip 6 Beseitigung von Diskriminierung	43 - 51, 85 - 102, 197 - 199
UMWELTSCHUTZ	
Prinzip 7 Vorsorgender Umweltschutz	29 - 32, 40 - 58, 70 - 84, 161 - 162
Prinzip 8 Initiativen für ein größeres Umweltbewusstsein	29 - 32, 40 - 58, 70 - 84, 126, 134, 140, 152 - 153, 157 - 158, 161 - 162, 170 - 171
Prinzip 9 Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien	29 - 32, 40 - 42, 52 - 58, 70 - 84, 119 - 120, 126, 133 - 134, 138, 140, 152 - 153, 155 - 158, 161 - 162, 170 - 171, 218
KORRUPTIONSBEKÄMPFUNG	
Prinzip 10 Maßnahmen gegen Korruption	29 - 32, 119 - 120, 194 - 199

TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES (TCFD) INDEX

Der DB-Konzern unterstützt die Empfehlungen der TCFD zur Berichterstattung klimabezogener Informationen. In diesem Integrierten Bericht veröffentlichen wir an verschiedenen Stellen von der TCFD empfohlene Inhalte.

Die Indextabelle zeigt, in welchen Kapiteln und Unterkapiteln relevante Themen platziert sind. Die Tabelle gliedert sich den TCFD-Empfehlungen folgend in die vier Kernbereiche Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

EMPFEHLUNGEN DER TCFD ZUR OFFENLEGUNG		Seite ¹⁾
GOVERNANCE		
Offenlegung der Governance von klimabezogenen Risiken und Chancen	a. Aufsicht des Aufsichtsrats und Vorstands über klimabezogene Risiken und Chancen	40 - 42, 52 - 58, 180 - 183, 188 - 189
	b. Rolle des Managements bei der Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken und Chancen	29 - 31, 40 - 42
STRATEGIE		
Offenlegung der tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	a. Kurz-, mittel- und langfristige klimabezogene Risiken und Chancen für die Organisation	76 - 77, 180 - 183, 188 - 190
	b. Auswirkungen von klimabezogenen Risiken und Chancen auf Geschäftstätigkeit, Strategie und Finanzplanung	46, 52 - 54, 56 - 58, 70, 71 - 76, 76 - 77, 180 - 183, 188 - 189
	c. Resilienz der Strategie unter Berücksichtigung verschiedener klimabezogener Szenarien, einschließlich eines 2°C- oder niedrigeren Szenarios	52 - 54, 56 - 58, 70, 71 - 76, 76 - 77, 183 - 190
RISIKOMANAGEMENT		
Offenlegung von Prozessen zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken	a. Prozesse zur Identifizierung und Bewertung klimabezogener Risiken	76 - 77, 180 - 183, 183 - 190
	b. Prozesse zur Steuerung klimabezogener Risiken	183 - 190
	c. Integration der Prozesse zur Identifizierung, Bewertung und Steuerung klimabezogener Risiken in das allgemeine Risikomanagement	180 - 183, 183 - 190
KENNZAHLEN UND ZIELE		
Offenlegung von Kennzahlen und Zielen zur Bewertung und Steuerung relevanter klimabezogener Risiken und Chancen	a. Angewandte Kennzahlen zur Bewertung von klimabezogenen Risiken und Chancen, ausgerichtet am Strategie- und Risikomanagementprozess	40 - 42, 56 - 58, 70, 71 - 76, 96 - 97, 125
	b. Scope-1-, -2- und - falls angebracht - auch Scope-3-THG-Emissionen und die damit verbundenen Risiken	57 - 58, 70, 71 - 74, 301
	c. Ziele, um klimabezogene Risiken und Chancen zu steuern, einschließlich der Leistung bezogen auf diese Ziele	56 - 58, 70, 71 - 76

¹⁾ Seitenangaben verweisen auf die Kapitel und Abschnitte im Bericht, in denen sich TCFD-relevante Informationen befinden.

GLOSSAR

A

Anlagenqualität

Zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Einsatzes der Instandhaltungsmittel und zur Prüfung der Verbesserung durch durchgeführte Maßnahmen wird zyklisch und ereignisbezogen der Zustand der baulichen und technischen Anlagen im Rahmen einer Zustandsbewertung überprüft.

Anleihe

Verzinsliches Wertpapier, durch das Finanzmittel am Kapitalmarkt aufgenommen werden. Dient der mittel- bis langfristigen Fremdfinanzierung von Unternehmen.

Auslastung

Die Auslastung beschreibt den Anteil der beanspruchten Kapazität der Betriebsmittel (z. B. Zug, Bus) an der insgesamt verfügbaren Kapazität. Darüber hinaus beschreibt die Auslastung von Strecken den Quotienten aus Kapazitätsnutzung und -angebot zwischen zwei Betriebsstellen.

B

Bahnstrom

Elektrischer Antriebsstrom, mit dem von DB Energie konzerninterne Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland versorgt werden.

Bahnstrommix

Zusammensetzung des Antriebsstroms aller Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, der u. a. von DB Energie über das Bahnstromnetz bereitgestellt wird.

Bahnstromnetz

Das DB-Bahnstromnetz als bundesweite Eisenbahninfrastruktur versorgt elektrische Triebfahrzeuge mit Fahrstrom mit einer Frequenz von 16,7 Hertz. Das Bahnstromnetz besteht aus dem 110-kV-Stromnetz, den Umformern und Umrichtern und den Unterwerken, in denen die elektrische Energie auf die für den Zugbetrieb erforderliche Spannung von 15 kV heruntertransformiert und in die entlang der Zugtrassen verlaufenden 15-kV-Oberleitungen eingespeist wird. Netzbetreiber ist DB Energie.

Barrierefreiheit

Wird als universelles Design verstanden, d. h. ein Design von Produkten, Umfeldern, Programmen und Dienstleistungen in der Weise, dass sie von allen Menschen genutzt werden können. Barrierefreiheit an Bahnstationen umfasst eine Vielzahl von Aspekten, von Information und Service bis hin zur baulichen Gestaltung. Das übergeordnete Ziel besteht darin, alle einstellungs- und umweltbedingten Barrieren abzubauen, die Reisende an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe am Bahnsystem hindern.

Bedarfsplan

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbauprojekte.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

Für die Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs in Deutschland sind die Bundesländer verantwortlich. Dies erfolgt durch insgesamt 27 unterschiedliche Aufgabenträger. Der öffentliche Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV; umfasst Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen) ist in den Ländern der kommunalen Ebene zugeordnet. I. d. R. wird die Bestellerfunktion durch die Kreise bzw. kreisfreien Städte wahrgenommen.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Messgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Biokraftstoff

Kraftstoff, der aus Biomasse hergestellt wird und im Vergleich zu Diesel eine klimafreundliche Alternative ist. Biokraftstoffe, die ausschließlich aus Abfall- und Reststoffen und ohne die Verwendung von Anbaubiomasse hergestellt werden, werden auch fortschrittliche Biokraftstoffe genannt. HVO (Hydrotreated Vegetable Oil = hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen fortschrittlichen Biokraftstoff.

Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Buskilometer (Buskm)

Entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

C

Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettovermögen.

Commercial-Paper-Programm (CP-Programm)

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Compliance

Ein wichtiger Bestandteil der Corporate Governance. Man versteht darunter die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien sowie freiwilliger Kodizes im Unternehmen.

D

Datenschutz

Datenschutz ist ein Grundrecht. Datenschutz beschreibt den Schutz vor der missbräuchlichen Verarbeitung personenbezogener Daten sowie den Schutz des Rechts auf informationelle Selbstbestimmung.

DBeco plus

Angebot für Schienengüterverkehrskunden, um ihre Waren auf allen elektrifizierten Strecken innerhalb Deutschlands und Österreichs klimaneutral transportieren zu lassen.

Debt-Issuance-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Finanzinstrumente, deren Preis oder Wert von den künftigen Kursen oder Preisen anderer Güter, Vermögensgegenstände oder Referenzgrößen (Zinsen, Indizes) abhängt. Es handelt sich hierbei um Verträge, in denen die Vertragsparteien vereinbaren, Vermögensgegenstände zu festgelegten Bedingungen in der Zukunft zu kaufen, zu verkaufen oder zu tauschen bzw. alternativ Wertausgleichszahlungen zu leisten.

Diversity

Bezeichnet die Vielfalt innerhalb der Belegschaft im Hinblick auf Geschlecht, ethnische und soziale Herkunft, Generation, Religion, sexuelle Orientierung und Identität sowie physische und psychische Fähigkeiten. Gleichzeitig werden darunter auch die vielfältigen Perspektiven, Werte, Berufserfahrungen und Kompetenzen der Mitarbeitenden verstanden.

E

Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Einkaufsvolumen

Summe aller Nettobestellwerte aus Einzelbestellungen und Abrufen aus Rahmenverträgen, die durch die jeweiligen Produktbereiche abgeschlossen wurden.

Endenergie

Die Energieform, für die ein Endverbraucher eine Rechnung erhält, also z. B. die getankte Kraftstoffmenge oder der bezogene Antriebsstrom.

**Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung**

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzern-Abschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Erneuerbare Energien

Energie aus erneuerbaren und prinzipiell unbegrenzt vorhandenen Energiequellen, z. B. Wasser, Wind oder Sonnenlicht.

ESG-Rating

Bewertung der Nachhaltigkeit z. B. eines Unternehmens. Der Grad an Nachhaltigkeit wird anhand der Erfüllung von Kriterien aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (Governance), kurz ESG-Kriterien, bewertet.

European Train Control System (ETCS)

Zugbeeinflussungssystem, bei dem das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Strecke europaweit standardisiert ist. Die Migration hin zu ETCS betrifft Fahrzeug und Strecke. ETCS bietet einen Baukasten von Funktionen, geclustert in Levels und Betriebsarten, deren Verwendung von den Regeln und Anwendungsfällen der jeweiligen Infrastruktur abhängt.

F**Fernverkehr**

DB-Verkehre mit den Produkten ICE und Intercity/Eurocity. Darüber hinaus gibt es auch Angebote von konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Floating Rate Note (FRN)

Anleihe mit variabler Verzinsung.

Flüsterbremse

Siehe K- und LL-Sohle.

G**Gesamtpünktlichkeit**

Umfasst bei DB Netze Fahrweg alle Zugverkehre auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG.

Gesetz für den Ausbau erneuerbarer Energien

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) ist ein Bundesgesetz zur Förderung der Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien.

Global Reporting Initiative (GRI)

Eine internationale Organisation, die sich für die Verbreitung und Verbesserung der Nachhaltigkeitsberichterstattung einsetzt. Die GRI-Standards gelten als der meistgenutzte und international anerkannteste Berichtsstandard zur Nachhaltigkeit.

Global Warming Potential (GWP)

Das Erderwärmungspotenzial (englisch: Global Warming Potential) einer klimawirksamen chemischen Verbindung wie z. B. Methan beschreibt die relative Erwärmungswirkung der Erdatmosphäre über einen Zeitraum von i. d. R. 100 Jahren. Die dimensionslose Zahl beschreibt, um das Wievielfache ein Treibhausgas im Vergleich zu CO₂ zur globalen Erwärmung beiträgt. Beim Beispiel Methan ist es das 28-Fache. Maßgeblich hierbei sind die jeweiligen Sachstandsberichte des IPCC.

Greenhouse Gas (GHG) Protocol

Ein weltweit anerkannter Standard zur Quantifizierung und zum Management von Treibhausgasemissionen, der von vielen Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und Regierungen angewendet wird.

H**Hochleistungsnetz**

Das deutschlandweit hochbelastete Netz, das bis 2030 schrittweise einer Generalsanierung und besonderen Instandsetzungsmaßnahmen unterzogen wird, um die Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und das Kundenerlebnis auf diesem Netz deutlich zu erhöhen.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil)

HVO (hydriertes Pflanzenöl) ist ein Beispiel für einen fortschrittlichen Biokraftstoff.

Hybridanleihe

Eine Unternehmensanleihe, die unter bestimmten Voraussetzungen im Rahmen der IFRS-Rechnungslegung als Eigenkapital angerechnet wird. Hybridanleihen weisen i. d. R. sehr lange Laufzeiten bzw. keinen festen Rückzahlungstermin auf, können aber nach Ablauf einer vorher festgelegten Mindestlaufzeit durch die Emittentin gekündigt werden.

I**IFRS 16**

Eine Bilanzierungsvorschrift des International Accounting Standards Board (IASB), die seit 2019 nach IFRS bilanzierende Gesellschaften verpflichtet, alle Leasingverträge mit einer Vertragslaufzeit von mehr als einem Jahr in ihre Bilanzen aufzunehmen.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, z. B. zwischen Schiene und Luftverkehr.

International Financial Reporting Standards (IFRS)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (z. B. Spurweiten oder Stromsysteme) anzupassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten zu verkehren.

Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

K**Kapitalkosten**

Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

Klima

Gesamtheit der meteorologischen Erscheinungen (z. B. Temperatur, Niederschlag, Wind), die für eine Dauer von mindestens 30 Jahren den durchschnittlichen Zustand der Atmosphäre an einem bestimmten Ort beschreibt.

Klimaneutralität

Das Klimaneutralitätsziel des DB-Konzerns basiert auf dem Net-Zero-Verständnis der Science Based Targets initiative (SBTi) und somit einem etablierten Standard. Der DB-Konzern verfolgt den Grundsatz »Vermeiden, Reduzieren, Neutralisieren«. D. h. im Wesentlichen, alle Treibhausgasemissionen (Scope 1–3), bei denen es technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist, zu reduzieren und die verbleibenden Restemissionen zu neutralisieren. Dabei dürfen maximal 10% der Emissionen neutralisiert, d. h. durch technische oder naturbasierte Lösungen aus der Atmosphäre entfernt und dauerhaft gebunden werden. Der ambitionierte Reduzierungspfad des DB-Konzerns ist bis zur vollständigen Zielerreichung 2040 mit dem Ziel der Beschränkung der globalen Erderwärmung auf 1,5°C vereinbar (1,5°C-konformer Pfad).

TCFD

Kombinierter Verkehr (KV)

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

**Kompassindex**

Misst die Umsetzung der Prinzipien des »Kompasses für ein Starkes Miteinander« im DB-Konzern. Er ist Kennzahl für die Transformation der Organisation im Sinne der Starken Schiene. Er wird im Rahmen der Mitarbeitendenbefragung und des Kulturbarmeters (ab 2021) jährlich erhoben.

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzern-Abschluss einbezogen sind.

Kontraktlogistik

Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Krankenstand

Gibt den Anteil der durch Krankheit ausgefallenen Arbeitsleistung an der Gesamtarbeitsleistung an und bezieht damit nur die Mitarbeitenden in die Quote mit ein, für die weiterhin Entgelt gezahlt wird.

Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können. Es handelt sich hier um fest zugesagte Kreditlinien mit unterschiedlichen Laufzeiten, die zum Teil als jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve dienen, während die »Umbrella-Linien« insbesondere den ausländischen Tochtergesellschaften zur Working-Capital-Finanzierung und als Garantielinie zur Verfügung stehen.

Kreditrating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Kreislaufwirtschaft (vollständige)

Die vollständige Kreislaufwirtschaft im DB-Konzern definiert sich über den möglichst langen Erhalt des Werts der für den DB-Konzern wesentlichen Produktionsmittel und Produkte und der darin enthaltenen Ressourcen innerhalb der Wirtschaft, um somit den Bedarf an Primärrohstoffen und das Abfallaufkommen zu verringern. Es fließen im Input damit nur noch technisch notwendige Primärrohstoffe ein und im Output werden sämtliche Abfälle einem Recycling zugeführt, sofern es rechtlich möglich ist.

K-Sohle

Bremssohle aus Komposit-Werkstoffen (K), siehe auch V-Sohle.

Kulturbarmeter

Deutschlandweite Stichprobenbefragung im Systemverbund Bahn in Deutschland. Kurzes, kompaktes und digitales Instrument als ergänzendes Format in den Zwischenjahren der umfassenderen Mitarbeitendenbefragung. Schwerpunkt der Befragung ist die Erhebung des Kompassindex – er misst Konzernkultur i. S. d. »Kompasses für ein Starkes Miteinander«.

Kundenzufriedenheit

Zufriedenheit der Kund:innen und Partner mit einem Produkt/Angebot bzw. einer Dienstleistung, die im Auftrag des DB-Konzerns durch unabhängige Marktforschungsinstitute telefonisch, persönlich oder online repräsentativ erhoben und ausgewertet wird. Die Darstellung erfolgt einheitlich als Schulnote auf einer Zufriedenheitsskala von 1 (sehr zufrieden) bis 6 (sehr unzufrieden). Die eigentlichen Befragungen erfolgen geschäftsspezifisch und deshalb teilweise nach anderen Skalen, z. B. bei DB Cargo auf einer Skala von 5 (sehr zufrieden) bis 1 (sehr unzufrieden), um die Verständlichkeit bei den Kunden von DB Cargo im europäischen Ausland zu sichern. Die interne Steuerung der Kundenzufriedenheit erfolgt mit dem Zufriedenheitsindex (ZI). Über diesen erfolgt die Herstellung der Vergleichbarkeit der Kundenzufriedenheitswerte unterschiedlicher Befragungsarten und er ermöglicht eine genauere Aussteuerung der Entwicklungen bei einzelnen Themen der Kundenzufriedenheit.

Künstliche Intelligenz (KI)

KI-Systeme im Sinne dieses gemeinsamen Verständnisses sind IT-Systeme, die sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben durch maschinelles Lernen weiterentwickeln, indem sie ihre Datengrundlage fortlaufend vergrößern, mit dem Ziel, daraus Muster zu erkennen, Schlussfolgerungen zu ziehen und so Entscheidungen für Menschen vorzubereiten. Generative KI-Systeme sind eine Unterart von KI-Systemen. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass mit ihnen neue Inhalte erzeugt werden können (z. B. Texte oder Bilder).

L**Lärm**

Für Mensch und Umwelt störende oder im Extremfall gesundheitsschädigende Geräusche.

Lärmminderung

Reduzierung von Lärm durch aktive Maßnahmen an der Quelle (z. B. Bremssohlen aus Verbundstoffen an Güterwagen, Flüsterbremsen genannt) und am Ausbreitungsweg (z. B. Schallschutzwände) sowie passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände).

Lärmsanierungsprogramm

Freiwilliges Programm des Bundes zur Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen des Bundes, das vom DB-Konzern umgesetzt wird.

Lärmvorsorge

Lärmschutzmaßnahmen an Neu- und Ausbaustrecken auf Grundlage des rechtlichen Anspruchs.

Leistungstonnen-km (Ltkm)

Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Produkt aus dem Bruttogewicht des gesamten Zuges inkl. Triebfahrzeug (Leistungstonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Lieferkette

Stellt die Stufen der Produktion als eine geordnete Reihung von Tätigkeiten dar. Diese Tätigkeiten schaffen Werte, verbrauchen Ressourcen und sind in Prozessen miteinander verbunden.

LL-Sohle

Bremssohle aus Verbundstoffen (LL: Low Noise – Low Friction), siehe auch V-Sohle.

Lost Time Injury Frequency (LTIF)

Beschreibt das Verhältnis zwischen Unfallhäufigkeit und effektiv geleisteten Arbeitsstunden bezogen auf eine Million Arbeitsstunden.

Luftschadstoffe

Natürliche oder durch menschliche Aktivitäten bedingte luftgetragene Stoffe, die eine schädliche Wirkung auf die Umwelt haben können. Beispiele für verbrennungsbedingte Luftschadstoffe sind Rußpartikel, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe (berichtet als Nichtmethankohlenwasserstoffe) oder Schwefeldioxide.

M**Mitarbeitendenbefragung**

Wird seit 2012 im DB-Konzern alle zwei Jahre durchgeführt. Ziel der Mitarbeitendenbefragung ist es, den einzelnen Bereichen, den Geschäftsfeldern und dem gesamten DB-Konzern eine Standortbestimmung zu verschiedenen organisationalen und kulturellen Rahmenbedingungen zu geben. Ein weiteres Ziel liegt in den anschließenden Verbesserungsprozessen, die durch die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen ausgelöst werden.

Mitarbeitendenzufriedenheitsindex (ZI)

Wird im Rahmen der konzernweiten Mitarbeitendenbefragung alle zwei Jahre anhand von Fragen zu Motivation, Arbeitszufriedenheit und (emotionaler) Bindung auf einer Skala von 1 bis 5 (bestmöglicher Wert) ermittelt.



→ N

Nachhaltigkeit

Leitbild der Vereinbarkeit von ökologischen, sozialen und ökonomischen Zielen für eine zukunftsfähige und generationengerechte Entwicklung.

Nahverkehr

Verkehre mit Regional- und S-Bahn-Zügen (DB-Produkte Interregio-Express [IRE], RB, RE und S-Bahn), Bussen, Straßen- und U-Bahnen sowie On-Demand-Angebot.

Netto-Finanzschulden

Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, z. B. für Infrastrukturinvestitionen.

→ O

Ökosystem (digital)

Ökosysteme sind Netzwerke von Partnern, die an gemeinsamen (oder in Konkurrenz stehenden) Wertschöpfungsketten eines Wertangebots arbeiten. In partnerschaftlichen Wertschöpfungsketten übersteigt der geschaffene Wert die Summe der isolierten Wertschöpfungsstufen bspw. durch eine einfache und bessere Customer Experience oder verstärkte Effizienz in der Produktion.

On-Demand-Angebote

Dienstleistungen, die für Kund:innen entsprechend ihren Anforderungen auf Abruf bereitgestellt werden.

Operate Leases

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

Operatives Ergebnis nach Zinsen

Ergebniskennzahl, die für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung zusätzlich die Finanzierungskosten berücksichtigt (v. a. in den Infrastrukturgeschäftsfeldern relevant). Daher wird im Vergleich zum EBIT zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

→ P

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

Preferred Carrier

Wesentliche Transportpartner (Frachtführer) unseres Logistikpartners DB Schenker.

Primärenergie

Energie, die mit den ursprünglich vorkommenden Energieformen oder Energiequellen zur Verfügung steht, z. B. Kohle, Erdgas, Sonne, Wind, Kernbrennstoffe.

Pünktlichkeit (betrieblich)

Anteil pünktlicher Halte in Bezug auf alle Unterwegs- und Endhalte in Deutschland. Ein Halt wird als betrieblich pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit im Personenverkehr um weniger als 6 bzw. im Güterverkehr um weniger als 16 Minuten überschritten wurde. Bei DB Regio Bus werden zudem seit 2020 mit rückwirkender Änderung auch mehr als eine Minute zu früh abgefahrene Busse als unpünktlich gewertet. Für die Ankunftszeit der Reisen- den siehe Reisendenpünktlichkeit.

→ R

Reisendenpünktlichkeit

Die Reisendenpünktlichkeit erfasst die Ankunftszeit aller Reisenden über die gesamte Reisekette im Fernverkehr. Der Schwellenwert liegt dabei, wie bei anderen Verkehrsmitteln auch, bei 14:59 Minuten gegenüber der geplanten Ankunftszeit.

Ressource

Hilfsmittel, Geldmittel, Reserve, Rohstoff.

Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Rohortrag

Betrag, der vom Umsatz nach Abzug der variablen (= umsatzabhängigen) Kosten bzw. direkten (= auftragsabhängigen) Kosten verbleibt.

→ S

Saldierungsfähiges Planvermögen

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

Schallschutzwand

Anlage des aktiven Schallschutzes an Bahnstrecken, meist aus Materialien wie Aluminium, Holz, Beton oder aus mit Steinen gefüllten Drahtkörben (Gabionen).

Schnellläuferprogramm (SLP)

Konjunkturprogramm des Bundes, des DB-Konzerns und der Industrie zur Erneuerung der Signal-, Stellwerks- und Bahnübergangstechnik innerhalb kürzester Zeit.

Science Based Targets initiative (SBTi)

Die Science Based Targets initiative (SBTi) ist eine Partnerschaft zwischen dem Carbon Disclosure Project (CDP), dem United Nations Global Compact, dem World Resources Institute (WRI) und dem World Wide Fund for Nature (WWF). Sie definiert Methoden für die Festlegung wissenschaftsbasierter Ziele im Einklang mit den neuesten Erkenntnissen der Klimawissenschaft und definiert und fördert Best Practices für Emissionsreduzierungen und Netto-Null-Ziele.

Scope 1–3 (gem. GHG Protocol)

Im Rahmen der Berichterstattung zu Treibhausgasen auf Grundlage des Greenhouse Gas (GHG) Protocols werden die Emissionen in drei sog. Scopes (Geltungsbereiche) eingeteilt. Für den DB-Konzern gilt: Scope 1 = Treibhausgasemissionen unserer eigenen Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb oder stationären Anlagen zur Wärmeerzeugung, Scope 2 = Strom-, Fernwärme- und Kältebereitstellung, Scope 3 = Emissionen Dritter aus Geschäftsbeziehungen, z. B. Transportdienstleistungen unserer Subunternehmer (beauftragte Verkehre). Wir berichten im Scope 3 aufgrund unseres Geschäftsmodells die wesentlichen transportbedingten Emissionen.

Senioranleihe

Anleihe, die im Insolvenzfall vor anderen ausgegebenen Anleihen desselben Unternehmens mit einem geringeren Rang (z. B. Hybridanleihen) bedient wird und somit eine höhere Sicherheit, aber auch eine geringere Verzinsung aufweist.

Spezifisch

Relativ zu einer bestimmten (Bezugs-)Größe, z. B. auf die Verkehrsleistung bezogen.

Stakeholder

Interessen-/Anspruchsgruppen und -vertreter:innen.

Stationäre Anlagen

Gebäude und Anlagen wie Werke und Bahnhöfe.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Kategoriepreissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe durch die Kunden in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsegment und den durchgeführten Zughalten.

Strommix

Zusammensetzung des Stroms nach Art der Energieerzeugung (z. B. erneuerbare Energien, Gas und andere).

Sustainable Development Goals (SDGs)

Politische Zielsetzungen der Vereinten Nationen, die eine nachhaltige Entwicklung auf ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Ebene sichern sollen. Die Ziele traten am 1. Januar 2016 mit einer Laufzeit bis 2030 in Kraft und gelten für alle Mitgliedsstaaten.

Swap

Stellt den Grundbegriff für Finanzinstrumente dar, die den Austausch von zukünftigen Zahlungsströmen zum Inhalt haben. Dadurch können finanzielle Risiken (Zinsen, Währungen, Rohstoffe) gezielt abgesichert werden.

Task Force on Climate-related Financial Disclosure (TCFD)

Die Task Force on Climate-related Financial Disclosure ist eine Initiative, die 2015 gegründet wurde, um Empfehlungen für die Berichterstattung von materiellen finanziellen Chancen und Risiken auszuarbeiten, die sich aus dem Klimawandel für Unternehmen ergeben.

Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion

Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden u. a. elektrische, diesel elektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse

Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

Trassenkilometer (Trkm)

Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem

Transparente und diskriminierungsfreie Entgeltlogik der DB InfraGO AG für die Trassennutzung durch die Kunden in Abhängigkeit von den jeweiligen Marktsegmenten und den zurückgelegten Trassenkilometern.

Treibhausgasemissionen (CO₂-Äquivalente [CO₂e])

Emission von Spurengasen, die zum Treibhauseffekt auf der Erde beitragen. Gem. Kyoto-Protokoll und GHG Protocol umfasst dies folgende Verbindungen: Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Lachgas (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW/HFC), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (FKW/PFC), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstoff-Trifluorid (NF₃). Das CO₂-Äquivalent (Einheit: CO₂e) wird dabei als Maßzahl für den relativen Beitrag zum Treibhauseffekt verwendet. In den internationalen Standards wird dies auch als GWP (Global Warming Potential) bezeichnet.

United Nations Global Compact

Die weltweit größte Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung. Auf der Grundlage ihrer zehn universellen Prinzipien verfolgt sie die Vision einer inklusiven und nachhaltigen Weltwirtschaft zum Nutzen aller Menschen, Gemeinschaften und Märkte, heute und in Zukunft.

Vegetationskontrolle

Vegetationskontrolle umfasst alle Instandhaltungs- und Verkehrssicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs und Dritter, die im Zusammenhang mit Vegetation stehen. Dazu gehören die Überprüfung und das Zuschneiden/Entfernen der Vegetation im und am Gleiskörper durch mechanische und chemische (nur im unmittelbaren Gleisbereich) Verfahren.

Verkehrsleistung

Zentrale Leistungsgröße zur Messung der erbrachten Transportleistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsmittel

Verkehrsmittel im weiteren Sinne sind alle technischen oder organisatorischen Einrichtungen, die Personen und Gütern helfen, Wegstrecken durch Ortsveränderung zu überwinden.

Verkehrsträger

Streckenart der Verkehrsmittel, wie bspw. Straße oder Schiene. Verkehrsträger umfassen die Verkehrsinfrastruktur, die für ein bestimmtes Transport- oder Verkehrsmittel vorhanden sein muss, damit eine Verkehrsleistung erbracht werden kann.

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Verkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Versorgungssicherheit

Maß für die Zuverlässigkeit der Energieversorgung. Kann auch für Teilbereiche angewendet werden, z. B. Versorgungssicherheit der Energieversorgung in Deutschland oder der Energieversorgung des Eisenbahnbetriebs.

V-Sohle

Bremssohle aus Verbundstoffen (V), die das Rollgeräusch von Güterwagen halbiert. Sammelbegriff für die Bremssohlentypen K-Sohle und LL-Sohle.

Well-to-Wheel (WTW)

Berechnungsansatz für Emissionen unter Berücksichtigung der gesamten Wirkungskette von der Gewinnung und Bereitstellung bis zur Umwandlung und Nutzung von Energie (in Fahrzeugen oder Anlagen).

Zinslose Darlehen

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A	ABS Ausbaustrecke Abs. Absatz AEg Allgemeines Eisenbahngesetz AGV MOVE Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister AktG Aktiengesetz ATO Automatic Train Operation	ENeuOG Eisenbahnneuordnungsgesetz EnWG Energiewirtschaftsgesetz ERA Europäische Eisenbahnagentur ERegG Eisenbahnregulierungsgesetz ERTMS European Rail Traffic Management System ESG Environmental, Social, Governance ESTW Elektronisches Stellwerk ETCS European Train Control System EU Europäische Union EuGH Europäischer Gerichtshof EVG Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVO Eisenbahn- und Verkehrsverordnung EVU Eisenbahnverkehrsunternehmen EWH Eisenbahn-Waisenhort	O ÖBB Österreichische Bundesbahnen OECD Organisation for Economic Co-operation and Development ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr ÖSPV Öffentlicher Straßenpersonenverkehr OT Operational Technology
B	bAV Betriebliche Altersvorsorge BDI Bundesverband der Deutschen Industrie BEV Bundeseisenbahnvermögen BGB Bürgerliches Gesetzbuch BilMoG Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts BIP Bruttoinlandsprodukt BKartA Bundeskartellamt BMAS Bundesministerium für Arbeit und Soziales BMDV Bundesministerium für Digitales und Verkehr BMF Bundesministerium der Finanzen BMI Bundesministerium des Innern und für Heimat BMUV Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz BMWK Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz BNetzA Bundesnetzagentur BSW Stiftungsfamilie Bahn-Sozialwerk BSWAG Bundesschienenwegeausbaugesetz Bund Bundesrepublik Deutschland Buskm Buskilometer	F FCL Full Container Load FS Italienische Staatsbahn FüPoG II Zweites Führungspositionengesetz G GDL Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer GRI Global Reporting Initiative GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GWh Gigawattstunde H Hbf. Hauptbahnhof HGB Handelsgesetzbuch HR Human Resources HVO Hydrotreated Vegetable Oil	P PCGK Public Corporate Governance Kodex des Bundes PFA Planfeststellungsabschnitt Pkm Personenkilometer PKP Polnische Staatsbahn PPA Power Purchase Agreements PwC PricewaterhouseCoopers
C	CCO Chief Compliance Officer CEF Connecting Europe Facility CEO Chief Executive Officer CER Gemeinschaft der Europäischen Bahnen CIO Chief Information Officer CISO Chief Information Security Officer CMS Compliance-Management-System CO₂ Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid CO₂e CO ₂ -Äquivalent CSA Credit Support Agreements CSO Chief Sustainability Officer CSP Corporate Security Platform CSR Corporate Social Responsibility CSR-RUG CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz CTA Contractual Trust Arrangement	I IC Intercity ICE Intercity-Express IFRS International Financial Reporting Standards IKS Internes Kontrollsystem ILO International Labor Organization IRIS Reisendeninformation der Zukunft ISO Internationale Organisation für Normung IT Informationstechnologie K KBV Konzernbetriebsvereinbarung KI Künstliche Intelligenz KonTraG Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich KSP Klimaschutzprogramm KTF Klima- und Transformationsfonds KV Kombinierte Verkehr kWh Kilowattstunde	R RB Regionalbahn RE Regional-Express RegG Regionalisierungsgesetz RESY Regioenergiesparsystem RI Reisendeninformation RMS Risikomanagementsystem ROCE Return on Capital Employed
D	DAK Digitale Automatische Kupplung DB AG Deutsche Bahn AG DB E & C Deutsche Bahn Engineering&Consulting GmbH DB Finance Deutsche Bahn Finance GmbH DB IO Deutsche Bahn International Operations DB-Konzern Deutsche Bahn Konzern DKS Digitaler Knoten Stuttgart DSA Dynamischer Schriftanzeiger DSD Digitale Schiene Deutschland DSGVO Datenschutzgrundverordnung DSMS Datenschutzmanagementsystem DSTW Digitales Stellwerk	L LCL Less than Container Load LKSG Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz LTI Long-term Incentive LTIF Lost Time Injury Frequency Ltkm Leistungstonnenkilometer LuFV Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LV InfraGO Leistungsvereinbarung InfraGO M MaaS Mobility as a Service MAB Mitarbeitendenbefragung MaRisk Mindestanforderungen an das Risikomanagement MdB Mitglied des Deutschen Bundestages MitbestG Mitbestimmungsgesetz MIV Motorisierter Individualverkehr MJ Megajoule MWh Megawattstunde	S S. Satz SAF Sustainable Aviation Fuel SBB Schweizerische Bundesbahnen SBTi Science Based Targets initiative SDGs Sustainable Development Goals SGB Sozialgesetzbuch SGV Schienengüterverkehr SNCF Französische Staatsbahn SO₂ Schwefeldioxid S&P S&P Global Ratings SPFV Schienenpersonenfernverkehr SPNV Schienenpersonennahverkehr SPP Strategische Personalplanung SPV Schienenpersonenverkehr STI Short-term Incentive Sts(in) Staatssekretär(in)
E	EAV Ergebnisabführungsvertrag EBA Eisenbahn-Bundesamt EBIT Earnings before Interest and Taxes EBITDA Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation EDIP European-Debt-Issuance-Programm EE Erneuerbare Energien EEG Erneuerbare-Energien-Gesetz EIU Eisenbahninfrastrukturunternehmen	N NABU Naturschutzbund Deutschland e.V. NBS Neubaustrecke NFE Nichtfinanzielle Erklärung Nkm Nutzwagenkilometer NOX Stickoxid NP Natürliche Personen NPM Nationale Plattform Zukunft der Mobilität NS Niederländische Staatsbahn	T Tsd. Tausend t Tonnen TCFD Task Force on Climate-related Financial Disclosures TEN Trans-European Networks TEU Twenty-foot Equivalent Unit THG Treibhausgas tkm Tonnenkilometer TPS Trassenpreissystem Trkm Trassenkilometer U UBA Umweltbundesamt UIC International Union of Railways UNGC United Nations Global Compact V VDB Verband der Bahnindustrie VDE Verkehrsprojekte Deutsche Einheit VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VZP Vollzeitpersonen W WSF Wirtschaftsstabilisierungsfonds Z ZI Zufriedenheitsindex ZIB Zukunftsinitiative Bahnbau ZIFF Ziffer

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon — 030.297-6 40 31
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Integrierte Bericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der DB Cargo AG und der DB InfraGO AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Integrierte Bericht und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Der Integrierte Bericht 2023 wurde am 21. März 2024 veröffentlicht (Redaktionsschluss: 28. Februar 2024) und ist im Internet unter db.de/ib abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon — 030.297-6 10 30
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.



- **DB-Servicenummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter bahn.de/hilfe finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



SOCIAL MEDIA

DB-Konzern

Der DB-Konzern hat eine umfangreiche Präsenz auf verschiedenen Social-Media-Kanälen: Facebook, Instagram, YouTube, LinkedIn, TikTok, X (ehemals Twitter) und Threads.

Personenverkehr

Unser Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube, WhatsApp, X (ehemals Twitter), LinkedIn und Threads.



NACHHALTIGE PRODUKTION



Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion.
Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



RECYCLED
Papier aus
Recyclingmaterial
FSC® C016267



Mineralölfreie Druckfarben.
Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung.
Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck.
In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.

FINANZKALENDER

25. Juli 2024

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Zwischenberichts Januar–Juni 2024

27. März 2025

Bilanz-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Integrierten Berichts 2024

IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

BILDNACHWEIS

(jeweils von oben nach unten; von links nach rechts; von vorn nach hinten): **Titel Umschlag** DB AG/ Michael Neuhaus **1** DB AG/ Stef Benz **2–3** DB AG/ Max Lautenschläger, DB AG/ Max Lautenschläger **4–5** DB AG/ Jochen Schmidt, DB AG/ Max Lautenschläger **6–7** Picture Alliance/ Micha Korb, DB AG/ Timo Volz **8–9** DB AG/ Stefan Wildhirt **10–11** DB AG/ Pablo Castagnola, DB AG/ Siemens Mobility GmbH, DB AG/ Max Lautenschläger **12–13** DB AG/ Max Lautenschläger, DB AG/ Max Lautenschläger, DB AG/ Siemens/ Andreas Hackl, DB AG/ Siemens/ Andreas Hackl **14–15** DB AG/ Gorodenkoff Productions **16** DB AG/ Stefan Wildhirt, DB AG/ Oliver Lang **16–17** DB AG/ Matthias Fend, DB AG/ Max Lautenschläger, DB AG/ Dominic Dupont, DB AG/ Hans-Christian Plambeck **18–19** DB AG/ Max Lautenschläger **20** DB AG/ Axel Hartmann Fotografie **21** DB AG/ Max Lautenschläger **22** Max Lautenschläger/iStock/ Mirror Image Studio **23** DB AG/ Pablo Castagnola/iStock/ Mirror Image Studio **24** DB AG/ Pablo Castagnola **25** DB AG/ Pablo Castagnola **26** DB AG/ Pablo Castagnola **27** DB AG/ Pablo Castagnola **28** DB AG/ Pablo Castagnola **29** DB AG/ Pablo Castagnola **30** DB AG/ Pablo Castagnola **31** DB AG/ Pablo Castagnola **32** DB AG/ Pablo Castagnola **33** DB AG/ Pablo Castagnola **34** DB AG/ Pablo Castagnola **35** DB AG/ Pablo Castagnola **36** DB AG/ Pablo Castagnola **37** DB AG/ Pablo Castagnola **38** DB AG/ Pablo Castagnola **39** DB AG/ Pablo Castagnola **40** DB AG/ Pablo Castagnola **41** DB AG/ Pablo Castagnola **42** DB AG/ Pablo Castagnola **43** DB AG/ Pablo Castagnola **44** DB AG/ Pablo Castagnola **45** DB AG/ Pablo Castagnola **46** DB AG/ Pablo Castagnola **47** DB AG/ Pablo Castagnola **48** DB AG/ Pablo Castagnola **49** DB AG/ Pablo Castagnola **50** DB AG/ Pablo Castagnola **51** DB AG/ Pablo Castagnola **52** DB AG/ Pablo Castagnola **53** DB AG/ Pablo Castagnola **54** DB AG/ Pablo Castagnola **55** DB AG/ Pablo Castagnola **56** DB AG/ Pablo Castagnola **57** DB AG/ Pablo Castagnola **58** DB AG/ Pablo Castagnola **59** DB AG/ Pablo Castagnola **60** DB AG/ Pablo Castagnola **61** DB AG/ Pablo Castagnola **62** DB AG/ Pablo Castagnola **63** DB AG/ Pablo Castagnola **64** DB AG/ Pablo Castagnola **65** DB AG/ Pablo Castagnola **66** DB AG/ Pablo Castagnola **67** DB AG/ Pablo Castagnola **68** DB AG/ Pablo Castagnola **69** DB AG/ Pablo Castagnola **70** DB AG/ Pablo Castagnola **71** DB AG/ Pablo Castagnola **72** DB AG/ Pablo Castagnola **73** DB AG/ Pablo Castagnola **74** DB AG/ Pablo Castagnola **75** DB AG/ Pablo Castagnola **76** DB AG/ Pablo Castagnola **77** DB AG/ Pablo Castagnola **78** DB AG/ Pablo Castagnola **79** DB AG/ Pablo Castagnola **80** DB AG/ Pablo Castagnola **81** DB AG/ Pablo Castagnola **82** DB AG/ Pablo Castagnola **83** DB AG/ Pablo Castagnola **84** DB AG/ Pablo Castagnola **85** DB AG/ Pablo Castagnola **86** DB AG/ Pablo Castagnola **87** DB AG/ Pablo Castagnola **88** DB AG/ Pablo Castagnola **89** DB AG/ Pablo Castagnola **90** DB AG/ Pablo Castagnola **91** DB AG/ Pablo Castagnola **92** DB AG/ Pablo Castagnola **93** DB AG/ Pablo Castagnola **94** DB AG/ Pablo Castagnola **95** DB AG/ Pablo Castagnola **96** DB AG/ Pablo Castagnola **97** DB AG/ Pablo Castagnola **98** DB AG/ Pablo Castagnola **99** DB AG/ Pablo Castagnola **100** DB AG/ Pablo Castagnola

10-JAHRES-ÜBERSICHT

[Zum interaktiven Kennzahlenvergleich](#) 



in Mio. €	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	45.191	52.085	47.075	39.901	44.430	44.065	42.693	40.557	40.403	39.728
Gesamtleistung	49.817	56.200	50.959	43.465	47.596	47.156	45.593	43.298	43.102	42.422
Sonstige betriebliche Erträge	3.354	4.157	5.901	3.439	3.030	2.998	2.954	2.834	2.772	2.824
Materialaufwand	- 25.276	- 32.017	- 28.419	- 22.757	- 22.262	- 22.258	- 21.457	- 20.101	- 20.208	- 20.250
Personalaufwand	- 19.604	- 18.288	- 19.219	- 18.297	- 18.152	- 17.301	- 16.665	- 15.876	- 15.599	- 14.919
Abschreibungen ¹⁾	- 3.912	- 3.576	- 3.804	- 5.372	- 3.671	- 2.688	- 2.847	- 3.017	- 4.471	- 3.190
Sonstige betriebliche Aufwendungen ¹⁾	- 5.652	- 5.037	- 5.716	- 5.235	- 5.157	- 6.088	- 5.890	- 5.677	- 5.750	- 5.057
Operatives Ergebnis (EBIT)	- 1.273	1.439	- 298	- 4.757	1.384	1.819	1.688	1.461	- 154	1.830
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	9	- 7	- 10	- 21	- 12	12	14	33	22	8
Übriges Finanzergebnis	- 78	9	48	- 91	- 36	- 14	- 30	- 16	0	- 3
Zinsergebnis ¹⁾	- 617	- 351	- 528	- 615	- 655	- 645	- 704	- 772	- 800	- 898
Ergebnis vor Ertragsteuern	- 1.959	1.090	- 788	- 5.484	681	1.172	968	706	- 932	937
Jahresergebnis	- 2.351	- 227	- 911	- 5.707	680	542	765	716	- 1.311	988
Dividendenausschüttung (für Vorjahr)	650	-	-	650	650	450	600	850	700	200
WERTMANAGEMENT										
EBITDA bereinigt ¹⁾	2.877	4.783	2.287	1.002	5.436	4.739	4.930	4.797	4.778	5.110
EBIT bereinigt	- 964	1.225	- 1.552	- 2.903	1.837	2.111	2.152	1.946	1.759	2.109
Capital Employed per 31.12. ¹⁾	48.300	45.289	43.020	41.764	42.999	36.657	35.093	33.066	33.459	33.683
Return on Capital Employed (ROCE) ¹⁾ in %	- 2,0	2,7	- 3,6	- 7,0	4,3	5,8	6,1	5,9	5,3	6,3
Tilgungsdeckung in %	5,2	11,8	4,3	0,8	15,3	17,6	18,7	18,1	19,0	20,3
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ¹⁾	3.044	5.644	3.900	1.420	3.278	3.371	2.329	3.648	3.489	3.896
Brutto-Investitionen ¹⁾	16.867	15.098	15.387	14.402	13.093	11.205	10.464	9.510	9.344	9.129
Netto-Investitionen ¹⁾	7.578	6.524	6.342	5.886	5.646	3.996	3.740	3.320	3.866	4.442
BILANZ PER 31.12.										
Langfristige Vermögenswerte ¹⁾	60.966	59.044	56.149	52.964	53.213	46.646	45.625	45.290	45.199	45.530
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte ¹⁾	56.856	55.122	52.487	49.994	50.485	44.487	43.207	42.575	42.821	43.217
Kurzfristige Vermögenswerte	16.506	17.259	15.694	12.471	12.615	11.881	10.811	11.034	10.860	10.353
davon flüssige Mittel	2.631	5.138	4.591	3.411	3.993	3.544	3.397	4.450	4.549	4.031
Eigenkapital	12.126	14.679	10.621	7.270	14.927	13.592	14.238	12.657	13.445	14.525
Eigenkapitalquote ¹⁾ in %	15,6	19,2	14,8	11,1	22,7	23,2	25,2	22,5	24,0	26,0
Langfristiges Fremdkapital ¹⁾	42.369	39.145	39.631	37.686	32.820	29.104	27.510	28.525	28.091	28.527
davon Finanzschulden ¹⁾	33.971	31.186	30.322	27.070	23.977	20.626	19.716	20.042	19.753	19.173
davon Pensionsverpflichtungen	3.492	2.970	5.031	6.517	5.354	4.823	3.940	4.522	3.688	4.357
Kurzfristiges Fremdkapital	22.977	22.479	21.591	20.479	18.081	15.831	14.688	15.142	14.523	12.831
davon Finanzschulden ¹⁾	4.137	4.087	4.164	6.254	4.716	2.618	2.360	2.439	2.675	1.161
Netto-Finanzschulden ¹⁾	33.953	28.827	29.107	29.345	24.175	19.549	18.623	17.624	17.491	16.212
Bilanzsumme ¹⁾	77.472	76.303	71.843	65.435	65.828	58.527	56.436	56.324	56.059	55.883
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	1.837	1.737	1.413	1.499	2.603	2.581	2.564	2.365	2.251	2.254
Fernverkehr	140	132	82	81	151	148	142	139	132	129
Regionalverkehr	1.697	1.605	1.331	1.418	2.452	2.433	2.422	2.226	2.119	2.125
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	82.943	76.475	50.831	51.933	98.402	97.707	95.854	91.651	88.636	88.407
Fernverkehr	45.459	41.720	24.762	23.542	44.151	42.827	40.548	39.516	36.975	36.102
Regionalverkehr	37.485	34.754	26.069	28.391	54.251	54.880	55.306	52.135	51.661	52.305
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	197,6	222,3	226,5	213,1	232,0	255,5	271,0	277,4	300,2	329,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	74.458	84.468	84.850	78.670	85.005	88.237	92.651	94.698	98.445	102.871
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.118	1.133	1.109	1.066	1.090	1.086	1.073	1.068	1.054	1.044
davon konzernexterne Bahnen	438	420	414	386	368	349	331	322	290	261
SOZIALES										
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	292.423	286.077	323.716	322.768	323.944	318.528	310.935	306.368	297.202	295.763
Mitarbeitendenzufriedenheit in ZI	-	3,9	-	3,9	-	3,7	-	3,7	-	3,7
ÖKOLOGIE										
Spezifische Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2006 ²⁾ in %	- 40,1	- 42,1	- 36,1	- 34,4	- 34,8	- 33,2	- 29,5	- 27,3	- 24,5	- 22,8

Ab 2022 ohne DB Arriva (mit Ausnahme der Konzern-Bilanz; **Umgliederung von DB Arriva**  106).

¹⁾ Ab 2019 durch **IFRS-16-Effekt (Integrierter Bericht 2019**  101) eingeschränkte Vergleichbarkeit zu Vorjahreswerten.

²⁾ Ohne **USA Truck**  171.

UNSERE STRATEGISCHEN TOP-ZIELE

Deutschland braucht eine starke Schiene – das ist unser inneres Anliegen! Dafür stehen wir als Deutsche Bahn. Eine starke Schiene ist das, wofür wir an- und eintreten, wofür wir unsere komplette Aufmerksamkeit einsetzen und all unsere Kräfte bündeln. Die Starke Schiene hilft unserem Land, existenzielle Herausforderungen zu meistern: Deutschland wird seine Klimaschutzziele nur erreichen, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Und Deutschland wird nur dann weiterhin ein wirtschaftlich erfolgreiches Land sein, wenn Menschen und Güter mobil bleiben und nicht immer häufiger im Stau stehen.



UNSER FOKUS IST DIE VERKEHRSVERLAGERUNG AUF DIE SCHIENE UND DIE SCHAFFUNG DER DAFÜR NOTWENDIGEN KAPAZITÄT.



WIR INVESTIEREN ZUSAMMEN MIT DEM BUND IN DIESEM JAHRZEHNT IN REKORDHÖHE, UM DIE SCHIENE FIT FÜR WACHSTUM ZU MACHEN.



NACH DER ÜBERWINDUNG DER CORONA-PANDEMIE SETZEN WIR UNSEREN WACHSTUMSKURS FORT.



DER TREND ZU KLIMAFREUNDLICHER MOBILITÄT UND LOGISTIK IST UNGEBROCHEN. DAVON PROFITIERT DIE SCHIENE ALS DER GRÜNSTE VERKEHRSTRÄGER.



WIR HABEN UNS ZUR UMSETZUNG UNSERER GRÜNEN TRANSFORMATION AMBITIONIERTE ZIELE GESETZT UND WOLLEN BIS 2040 KLIMANEUTRAL SEIN.

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com

TITELBILD

Vorbereitungen für Generalsanierung

Mit dem neuen Ansatz stellen wir ab 2024 das Bauen fundamental um. Statt wiederkehrender Arbeiten über viele Jahre verteilt, erneuern wir Infrastruktur und Bahnhöfe innerhalb weniger Monate einmal komplett.

