

A woman with voluminous curly hair is seated on a train, looking out the window with a smile while holding a smartphone. She is wearing a green jacket over a leopard-print top and a blue denim jacket. The train's interior, including a blue headrest and a window, is visible in the background.

# **DB Fernverkehr AG**

## Geschäftsbericht 2022

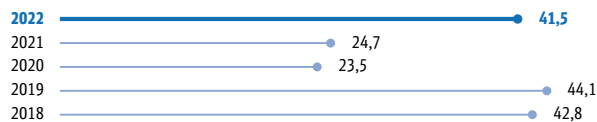
---

# INHALT

|   |   |                                   |    |   |                       |
|---|---|-----------------------------------|----|---|-----------------------|
| 1 | → | Vorwort des Vorstandsvorsitzenden | 17 | → | Lagebericht           |
| 4 | → | Bericht des Aufsichtsrats         | 43 | → | Jahresabschluss       |
| 7 | → | Qualitätsbericht                  | 63 | → | Weitere Informationen |

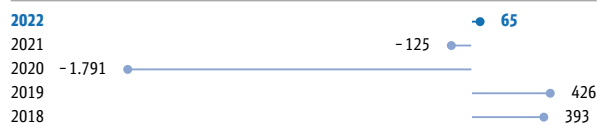
## ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>



↗ 2022 zu 2021: +16,8%

ERGEBNIS NACH STEUERN <sup>1)</sup> / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +190 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2022 zu 2021: +67,1%

UMSATZSTRUKTUR / in %



### AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

#### FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

|                                             | 2022   | 2021   | Veränderung |       |
|---------------------------------------------|--------|--------|-------------|-------|
|                                             |        |        | absolut     | %     |
| Umsatz                                      | 5.139  | 3.075  | +2.064      | +67,1 |
| Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>         | 65     | -125   | +190        | -     |
| Bilanzsumme per 31.12.                      | 8.049  | 6.708  | +1.341      | +20,0 |
| Anlagevermögen per 31.12.                   | 7.602  | 6.163  | +1.439      | +23,3 |
| Eigenkapital per 31.12.                     | 2.082  | 2.082  | -           | -     |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12. | 4.121  | 3.445  | +676        | +19,6 |
| Brutto-Investitionen                        | 1.568  | 1.428  | +140        | +9,8  |
| Netto-Investitionen <sup>3)</sup>           | 1.567  | 1.428  | +139        | +9,7  |
| Mitarbeitende per 31.12. in VZP             | 19.136 | 18.660 | +476        | +2,6  |

#### LEISTUNGSKENNZAHLEN

|                                                    | 2022  | 2021  | Veränderung |       |
|----------------------------------------------------|-------|-------|-------------|-------|
|                                                    |       |       | absolut     | %     |
| Reisende Schiene in Mio.                           | 130,8 | 81,3  | +49,5       | +60,9 |
| Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm <sup>1)</sup> | 41,5  | 24,7  | +16,8       | +68,0 |
| Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>        | 157,7 | 143,6 | +14,1       | +9,8  |

<sup>1)</sup> Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite.

<sup>2)</sup> Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

<sup>4)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

# VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



**DR. MICHAEL PETERSON**  
Vorstandsvorsitzender der  
DB Fernverkehr AG

## **Sehr geehrte Leser:innen,**

das vergangene Jahr hat unsere Gesellschaft vor enorme Herausforderungen gestellt: die am Anfang des Jahres nach wie vor bestimmende Corona-Pandemie, Russlands Angriffskrieg gegen die Ukraine, Inflation und Energiepreissteigerungen in bisher kaum gekannter Höhe sowie die immer stärker sichtbar werdenden Folgen des Klimawandels. Wohl nicht zu Unrecht sprechen Expert:innen von 2022 als einem Jahr der Polykrisen.



Auch für die DB Fernverkehr AG war das vergangene Jahr sehr herausfordernd. Doch es war auch ein Jahr, in dem wir zeigen konnten, dass wir auch in Krisenzeiten zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung stehen: Schon kurz nach Beginn des Krieges half die Deutsche Bahn Geflüchteten mit dem kostenlosen Ticket »help-ukraine« und setzte Sonderzüge ein. Besonders beeindruckt haben mich in dieser schwierigen Situation die enorme Solidarität der Eisenbahner:innen und ihr persönliches Engagement. Dafür möchte ich allen Kolleg:innen ganz herzlich danken.

In schwierigen Zeiten verantwortlich zu handeln heißt vor allem, auf Herausforderungen die richtigen Antworten zu geben. Indem wir auch in Krisenzeiten an unserer Dachstrategie Starke Schiene festgehalten haben, haben wir genau das getan. Denn wir waren immer davon überzeugt, dass dem klimafreundlichen Reisen auf der Schiene die Zukunft gehört. Und das zurückliegende Jahr hat dies eindrucksvoll bestätigt: 2022 war nicht zuletzt auch geprägt durch einen historischen Run auf die Schiene. Nach zwei Jahren Pandemie konnten wir ab März einen deutlichen Anstieg der Reisendenzahlen verzeichnen, der im weiteren Jahresverlauf ungebrochen blieb. In Summe sind im vergangenen Jahr 130,8 Millionen Reisende mit unseren Fernverkehrszügen gefahren. Im Vorjahr waren es im Vergleich dazu coronabedingt lediglich 81,3 Millionen Reisende. Besonders erfreulich verlief die Entwicklung bei den Privatreisenden, deren Zahl 2022 bereits über dem Vor-Corona-Niveau lag.

Die Umsatzerlöse lagen zum Jahresende mit 5.139 Millionen Euro deutlich über denen des Vorjahres (2021: 3.075 Millionen Euro) und damit ebenfalls über dem Niveau des Vor-Corona-Jahres 2019 (5.020 Millionen Euro). Seit Mai wurden die Umsätze der Vergleichsmonate des Jahres 2019 stets übertroffen. Und im September konnten wir sogar einen Rekord feiern: Erstmals in der Geschichte der DB Fernverkehr AG wurde in einem einzelnen Monat ein Umsatz von mehr als 500 Millionen Euro erzielt.

Wie positiv sich unsere Geschäftstätigkeit 2022 entwickelt hat, zeigt auch das EBIT: Während 2021 unter dem Eindruck der Corona-Pandemie trotz der Trassenpreisförderung in Höhe von 1,8 Milliarden Euro noch mit einem Verlust von 94 Millionen Euro abgeschlossen wurde, konnten wir 2022 mit einem EBIT von 106 Millionen Euro wieder schwarze Zahlen schreiben. Das ist zum einen eine Bestätigung unseres Kurses in der Krise. Zum anderen zeigt es aber auch, dass unser Ergebnis zu Beginn des Jahres nach wie vor durch die Corona-Pandemie beeinflusst wurde. Denn vom EBIT des Jahres 2019 (434 Millionen Euro) sind wir erwartungsgemäß noch ein gutes Stück entfernt. Und schon jetzt ist absehbar, dass auch 2023 vor dem Hintergrund massiver Preissteigerungen, insbesondere im Energiesektor, erneut kein einfaches Jahr werden dürfte.

Auch die betriebliche Situation ist und bleibt für DB Fernverkehr herausfordernd. Mit einer Pünktlichkeit von 65,2 Prozent (2021: 75,2 Prozent) konnten wir den Erwartungen unserer Gäste, aber auch unserem eigenen Anspruch, im vergangenen Jahr nicht gerecht werden. Wesentlicher Treiber für die unbefriedigende Pünktlichkeit waren die hohe Auslastung des Netzes und die außergewöhnlich hohe Baustellendichte: Mehr als jeder zweite Fernverkehrszug war 2022 von mindestens einer Baustelle betroffen. Doch auch wenn die Modernisierung der Infrastruktur kurzfristig zu Einschränkungen führt, ist eines immer wieder wichtig zu betonen: Wir bauen für die Zukunft. Denn nur mit einer Infrastruktur, die auch entsprechend dimensioniert und modernisiert ist, werden wir die Verkehrsverlagerung auf die Schiene schaffen. Mit der Generalsanierung der hoch ausgelasteten Korridore haben Bund und Deutsche Bahn ein wirkungsvolles Konzept vorgelegt, um genau das zu gewährleisten. Ich bin überzeugt: Das neue Hochleistungsnetz wird sich mittel- und langfristig für uns alle auszahlen. Weil dann noch mehr Menschen noch häufiger und noch schneller auf der klimafreundlichen Schiene unterwegs sein können.

Gerade in betrieblich schwierigen Zeiten ist kurzfristig aber vor allem eines besonders wichtig: Verlässlichkeit für unsere Reisenden. Deshalb haben wir 2022 das Serviceteam im Fernverkehr um rund 850 Mitarbeitende aufgestockt. Das sind 850 zusätzliche persönliche Ansprechpartner:innen für unsere Fahrgäste. Zudem achten wir noch stärker darauf, unseren Kund:innen Verbindungen mit großzügigeren Umsteigezeiten anzubieten. Und wir gehen weiter auf dem Weg zum Deutschland-Takt: Zwischen Köln und München können unsere Gäste jetzt zweimal pro Stunde schnell und umsteigefrei fahren – und das dank der neuen Schnellfahrstrecke Wendlingen–Ulm bis zu 15 Minuten schneller als bisher.

Gleichzeitig arbeiten wir weiter mit Hochdruck am Ausbau und an der Modernisierung unserer ICE-Flotte, um mehr Sitzplatzkapazität anzubieten und noch robuster zu werden. Eine größere und modernere Zugflotte ist eine Voraussetzung für das Fahrgastwachstum, das wir mit unserer Strategie Starke Schiene erreichen wollen. 2022 ist unsere ICE-Flotte auf 370 Züge angewachsen. Eine wichtige Rolle spielt dabei der ICE 3neo, der seit Dezember mit 300 km/h auf der Schiene unterwegs ist. Im September haben wir außerdem mit dem ICE L den ersten stufenlosen ICE vorgestellt, den unsere Kund:innen voraussichtlich ab Herbst 2024 im Einsatz erleben können. Und wir arbeiten schon jetzt an einer neuen Generation von Hochgeschwindigkeitszügen, die Anfang der 2030er-Jahre auf die Schiene kommen und ganz neue Maßstäbe setzen wird.

Um unsere wachsende Fernverkehrsflotte instand halten zu können, investieren wir auch weiterhin in den Aus- und Neubau unserer Werke. 2022 haben wir die erweiterte Fahrzeughalle im ICE-Werk Berlin in Betrieb genommen. Dort kann nun auch unser XXL-ICE 4 mit 13 Wagen und mehr als 900 Sitzplätzen für den Fahrgasteinsatz vorbereitet werden. Parallel treiben wir die Planungen für zwei neue Werke weiter voran. Denn auch ausreichende Instandhaltungskapazitäten sind eine Voraussetzung dafür, dass unsere Fahrgäste zuverlässiger und komfortabler auf der klimafreundlichen Schiene unterwegs sein können.

All das wäre aber nicht möglich ohne ein starkes Team, das jeden Tag alles für unsere Reisenden gibt. Ich möchte mich deshalb ganz besonders bei allen Kolleg:innen für ihren großartigen Einsatz im letzten Jahr bedanken. Selbst in einer betrieblich herausfordernden Zeit habt ihr es mit eurem persönlichen Service geschafft, die Reise für unsere Kund:innen so angenehm wie möglich zu gestalten. Das stimmt mich mehr als optimistisch für 2023 und unsere gemeinsamen nächsten Schritte auf dem Weg hin zu einer starken Schiene.

hr

Dr. Michael Peterson  
Vorstandsvorsitzender der  
DB Fernverkehr AG

# BERICHT DES AUFSICHTSRATS



**DR. RICHARD LUTZ**  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Fernverkehr AG

## Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen. In einem Fall wurden Beschlüsse auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Fernverkehr AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. Kein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu neun Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich eingehend mit den persönlichen Zielvereinbarungen und Zielerreichungen der Vorstandsmitglieder auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand, insbesondere mit dessen Vorsitzendem, und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

## Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 23. März 2022 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2021 und der aktuellen Lage befasst. Zudem hat der Aufsichtsrat neue Geschäftsordnungen für den Vorstand und für den Aufsichtsrat verabschiedet, die die Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex (PCGK) berücksichtigen.

Schwerpunkt der Sitzung am 1. Juni 2022 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage. Zudem wurde Frau Stefanie Berk mit Wirkung zum 1. März 2023 erneut zum Vorstandsmitglied für das Ressort Marketing der DB Fernverkehr AG bestellt.

Schwerpunkt der Sitzung am 7. September 2022 war wiederum die Berichterstattung zur aktuellen Lage.

In seiner Sitzung am 7. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2023 zur Kenntnis genommen.

In seinen außerordentlichen Sitzungen befasste sich der Aufsichtsrat mit Angelegenheiten des Vorstands.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2022 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er ließ sich fortlaufend und ausführlich über die betriebliche Situation, die Entwicklung der Pünktlichkeit und die ergriffenen Maßnahmen zu deren Stabilisierung berichten.

Weiterer Schwerpunkt der Tätigkeit war die Neuordnung der Serviceeinheit DB Vertrieb. Der Aufsichtsrat stimmte der Überführung des Ressorts Vertrieb Fernverkehr aus der DB Vertrieb GmbH in das Ressort Marketing der DB Fernverkehr AG einschließlich der Übertragung des entsprechenden Vermögens zu.

Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2022 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gem. dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 15. März 2023 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend 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 und den Lagebericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2022 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2022 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Evelyn Palla schied mit Ablauf des 30. Juni 2022 aus dem Vorstand der DB Fernverkehr AG aus. Als Nachfolger wurde Herr Wilken Bormann mit Wirkung zum 1. April 2023 bestellt.

Herr Dr. Philipp Nagl schied mit Ablauf des 14. August 2022 aus dem Vorstand aus. Frau Anja Schöllmann wurde mit Wirkung zum 15. September 2022 als Nachfolgerin bestellt.

Herr Heinz Siegmund schied mit Ablauf des 31. Dezember 2022 aus dem Vorstand aus. Als sein Nachfolger wurde Herr Martin Jende mit Wirkung zum 1. Januar 2023 bestellt.

Herr Stefan Stroh schied mit Ablauf des 28. Februar 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. März 2022 Herr Peter Schütz nach.

Frau Marion Carstens schied mit Ablauf des 30. Juni 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 4. Juli 2022 Frau Cornelia Wittmann nach.

Herr Berthold Huber schied mit Ablauf des 31. Juli 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. August 2022 Herr Dr. Richard Lutz nach. Herr Dr. Lutz wurde mit Wirkung zum 10. August 2022 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Klaus-Dieter Hommel schied mit Ablauf des 30. September 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 14. November 2022 Herr Frank Hauenstein nach. Herr Hauenstein wurde am 7. Dezember 2022 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Herr Hugo Gratza schied mit Ablauf des 31. Dezember 2022 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte ab 1. Februar 2023 Herr Karsten Hansen-Reifenstein nach.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Carstens, Herrn Hommel, Herrn Gratza, Herrn Huber, Herrn Stroh sowie Frau Palla, Herrn Dr. Nagl und Herrn Siegmund seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2022 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2023

Für den Aufsichtsrat

Dr. Richard Lutz  
Aufsichtsratsvorsitzender  
der DB Fernverkehr AG



# QUALITÄTSBERICHT

Im Berichtsjahr wurden bei der DB Fernverkehr AG die Aktivitäten zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) fortgeführt. Die Erreichung zentraler verkehrs- und klimapolitischer Ziele der Bundesregierung wird dadurch maßgeblich unterstützt, denn im Mittelpunkt steht das Ziel einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene. So soll im Schienenpersonenfernverkehr die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf 260 Millionen jährlich verdoppelt werden. Gleichzeitig sollen die Kundenzufriedenheit sowie die Qualität der Produkte gesteigert werden.

Die für das Wachstum der Reisendenzahl u. a. erforderliche Angebotsausweitung wird durch die schrittweise Einführung des Deutschland-Takts mit der Neuansbindung von Regionen sowie einer Erhöhung des Takts des Zugangebots auf bestehenden Linien systematisch vorangetrieben. Nach dem massiven Einbruch der Reisendenzahlen infolge der Corona-Pandemie hat sich die Nachfrage im Berichtsjahr erwartungsgemäß spürbar erholt. Seit April 2022 lag die Nachfrage weitestgehend über dem Niveau des bisherigen Rekordjahres 2019. Mit den durchgeführten Fahrplanausweitungen und -optimierungen zum Fahrplanwechsel 2022/2023 wird für 2023 mit einem weiteren Anstieg der Reisendenzahlen gerechnet.

Mit dem Ziel, das Serviceversprechen von mehr Komfort und technischer Exzellenz während der Reise einzulösen, arbeitete die DB Fernverkehr AG auch im Berichtsjahr an der Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie an der Fahrzeugqualität. Dazu gehörten die Fortsetzung der Modernisierung von über 100 älteren ICE-1- und ICE-3-Fahrzeugen sowie die Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4-Züge. Zudem wurden die ersten ICE-3-Züge der Baureihe 408 (ICE 3neo) in Betrieb genommen. Die im Berichtsjahr begonnene Nachrüstung verschiedener Baureihen (u. a. ICE 1 und ICE 3) mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (European Train Control System; ETCS) macht den zukünftigen Einsatz dieser Züge auch auf ETCS-Strecken möglich.

Insgesamt war die Pünktlichkeit im Berichtsjahr durch das anhaltend hohe Bauaufkommen (u. a. Riedbahn, Knoten Hamburg, Knoten Frankfurt am Main, Berlin–Wolfsburg) stark beeinträchtigt. Weitere Verspätungstreiber waren Witterungsereignisse, die Unterbesetzung von Stellwerken

sowie Störungen des Betriebs durch Einzelereignisse (z. B. Güterzugkollision in Leiferde). Die Erhöhung der Zugverfügbarkeit u. a. infolge des Zulaufs neuer Fahrzeuge wirkte gegenläufig kompensierend.

Für die DB Fernverkehr AG steht die Erfüllung der Erwartungen ihrer Kund:innen im Vordergrund. Als Dienstleistungsunternehmen liegt der Fokus auf einer guten Beförderungsleistung und damit der Erreichung festgelegter Qualitätskriterien. Neben der Kundenzufriedenheit umfassen diese v. a. die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards. Die Qualität der Leistungen und Prozesse wird mittels Kennzahlen über regelmäßige Performance-Dialoge gesteuert und die Erreichung der jährlich neu vereinbarten Ziele mithilfe des Qualitätsmanagementsystems überwacht. Die Kennzahlen werden analysiert und Verbesserungsmaßnahmen für die zugrunde liegenden Prozesse abgeleitet.

Die Produktion im Fernverkehr ist nach international anerkannten Normen des Qualitäts- und Umweltmanagements sowie des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zertifiziert. Die Bereitstellung der Speisen und Getränke in den Zügen unterliegt den strengen Anforderungen eines zertifizierten Lebensmittelsicherheitsmanagementsystems. Die DB Fernverkehr AG erfüllt damit die Vorgaben der Verordnung (EU) 2021/782 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2021 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (Neufassung der VO [EG] 1371/2007).

## KUNDENORIENTIERUNG

Im Mittelpunkt der Leistungserbringung der DB Fernverkehr AG stehen die Kund:innen mit ihren Erwartungen und ihrer Zufriedenheit. Rückmeldungen erhält das Unternehmen im unmittelbaren Kontakt während der Fahrt oder am Bahnhof, über Social-Media-Kanäle, durch persönliche Schreiben, über das Beschwerdemanagement und die Gremienarbeit mit dem Kund:innenbeirat sowie den Vertretungen mobilitätseingeschränkter Reisender der programmbegleitenden Arbeitsgruppe des DB-Konzerns. Darüber hinaus werden regelmäßige Befragungen von Kund:innen bei unabhängigen Instituten beauftragt. Bei der Entwicklung neuer Produkt- und Serviceideen werden repräsentative Kund:innengruppen einbezogen.

# INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

Wir bieten unseren Kund:innen vor, während und nach der Fahrt ein umfassendes Informations- und Beratungsangebot über unterschiedliche Medien.

- Unser Online-Portal [bahn.de](https://bahn.de) gehört zu den meistbesuchten Mobilitätsportalen in Deutschland. Im Berichtsjahr gab es insgesamt rund 600 Millionen Besuche auf [bahn.de](https://bahn.de) (im Vorjahr: 394 Millionen Besuche) und monatlich rund vier Millionen Online-Buchungen (im Vorjahr: 2,3 Millionen Online-Buchungen).
- Im Berichtsjahr wurden 91,3 Millionen Handy-Tickets (im Vorjahr: 58,4 Millionen Handy-Tickets) über die App DB Navigator verkauft. Neben Fernverkehrs- und Nahverkehrstickets sind in der App DB Navigator auch Verbundtickets für S-Bahn, U-Bahn und Bus verfügbar. Per 31. Dezember 2022 stieg die Anzahl der integrierten Verbünde auf 50 (per 31. Dezember 2021: 48 Verbünde). Weitere Verbünde werden folgen.
- Im September 2022 ist die weiterentwickelte Website [next.bahn.de](https://next.bahn.de) live gegangen. Die Website ist modern gestaltet und die Benutzerführung wurde optimiert. Im Oktober 2022 wurde mit dem Next DB Navigator die neue Generation des DB Navigators vorgestellt. V. a. durch ein optimiertes Design und weiterentwickelte Features sollen Buchung und Reisebegleitung noch einfacher und intuitiver werden. Bereits vor der Einführung waren über 40.000 Personen dazu eingeladen, [next.bahn.de](https://next.bahn.de) und den Next DB Navigator vorab zu testen und ihre Erfahrungen mit uns zu teilen.
- Der Komfort Check-in ermöglicht Fahrgästen des Fernverkehrs seit 2018 in allen ICE- sowie seit 2019 in ausgewählten Intercity- und Eurocity-Zügen eine kontaktlose Reise ohne zusätzliche Ticketkontrolle. Auch im Berichtsjahr wurde der Service weiterentwickelt und die Nutzung durch unsere Fahrgäste gesteigert.

Im Berichtsjahr wurde die Zielmarke von über 50 Millionen Check-ins erreicht. Wesentliche Weiterentwicklungen im Berichtsjahr betrafen die Optimierung der Check-in-Benutzerführung in der App DB Navigator, die Nutzung auch für Mehrpersonentickets ohne Reservierung und die Funktionsausweitung der Sitzplatzänderung auf weitere Ticketarten. Der Komfort Check-in ist auch in der App Next DB Navigator möglich. Der Funktionsumfang der App wird noch erweitert, sodass sukzessive die Funktionen auch dort zur Verfügung stehen.

Die Integration eines QR-Codes auf Online-Tickets im Berichtsjahr schaffte einen weiteren benutzerfreundlichen Zugang zu [bahn.de/jetzt-einchecken](https://bahn.de/jetzt-einchecken) . Die Weiterentwicklung des Service umfasste auch die Umsetzung der Komfort-Check-in-Funktionalität in einer App des dienstlichen Smartphones des Bordpersonals. Positive Effekte sind u. a. eine optimierte Prozesszeit und die Steigerung der Qualität der Check-ins.

- Im Berichtsjahr wurde die DB-Sprachanwendung für Amazon Alexa (DB Skill) weiterentwickelt. Der Fokus lag auf Optimierungen bei der Spracherkennung, verbesserten Eingabemöglichkeiten und neuen Funktionen für die Nutzer:innen. So können sie nun eine Verbindungsabfrage per Sprache über DB Skill starten und die gewünschte Verbindung auf dem Smartphone buchen oder im Kalender speichern. Auch die Ausgabe der Detailinformationen einer Verbindung wurde auf Grundlage von Nutzer:innenbefragungen überarbeitet, sodass mehr Detailinformationen abgerufen werden können. Außerdem werden Nutzer:innen zusätzlich über eine hohe bzw. außergewöhnlich hohe Auslastung einer Fahrt informiert.
- DB Action für den Google Assistant wurde per 1. Oktober 2022 infolge der Entscheidung von Google Inc., den Sprachservice von Drittanbietern ab Juni 2023 nicht mehr zu unterstützen, eingestellt.
- Der Chatbot DB Smile informiert als virtueller Assistent auf [bahn.de](https://bahn.de) und im DB Navigator unsere Fahrgäste rund um den Personenverkehr. Er beantwortet Fragen zu Angeboten, Produkten und Services der Deutschen Bahn. DB Smile ergänzt die klassischen Kontaktkanäle, insbesondere bei kurzfristig aufkommendem Informationsbedarf unserer Fahrgäste, sinnvoll. So konnte er im Berichtsjahr eine Vielzahl von Fragen zum 9-Euro-Ticket oder zum »helpukraine«-Ticket beantworten. Die Anzahl der geführten Chats mit Kund:innen durch den virtuellen Assistenten DB Smile auf den Plattformen [bahn.de](https://bahn.de) und DB Navigator stieg 2022 auf rund 830.000 Chats (im Vorjahr: rund 575.000 Chats).
- Mit unserem Check-in-/Be-out-Service stellen wir unseren Kund:innen vor dem Einstieg mit einem Klick ein auf die individuellen Bedürfnisse passendes Ticket zur Verfügung. Über Smartphone-Sensorik und Algorithmen werden die Route und das Ziel erkannt und auf dieser Basis Daten zur Preis- und Angebotsgestaltung generiert. Mit unserer Check-in-/Be-out-Lösung bieten wir unseren Partnern seit 2020 eine Ergänzung für ihren digitalen Vertrieb. Im Berichtsjahr wurden zwei weitere App-Lösungen in Nordrhein-Westfalen (Ticket-NRW-App) und im Verkehrsverbund Nürnberg (egon) eingeführt.

- Im City-Ticket ist der Weg zum oder vom Bahnhof mit U- oder S-Bahn, Straßenbahn oder Bus in 130 deutschen Städten innerhalb des jeweils gültigen Tarifgebiets in allen Flex- und Sparpreis-Tickets mit einer Reiseweite von über 100 km enthalten.
- Bundesweit stehen rund 5.200 stationäre Ticketautomaten an rund 3.000 Standorten für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung.
- In unseren bundesweit rund 320 Reisezentren stehen unsere Mitarbeitenden in direktem Kontakt mit unseren Kund:innen für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter. Zudem stehen unseren Kund:innen rund 1.290 Agenturen für persönliche Beratung und den Verkauf von Fahrkarten zur Verfügung.
- Mit dem Video-Reisezentrum betreiben wir erfolgreich ein videobasiertes Vertriebsprodukt. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und ist derzeit an rund 100 Standorten verfügbar.
- An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 1.800 Servicemitarbeitende der DB Station&Service AG die Reisenden. Sie geben Orientierungshilfe und aktuelle Auskünfte zu Fahrplänen, Zügen und etwaigen Unregelmäßigkeiten.

Für den Erwerb von Fahrkarten standen Kund:innen im Berichtsjahr insgesamt sieben Vertriebskanäle (DB Automaten, Online-Vertrieb, mobile Anwendungen, DB Reisezentren, DB Agenturen, Abo-Center, telefonischer Reiseservice DB Dialog) zur Verfügung. Im Berichtsjahr entfiel der größte Anteil der Einnahmen wie im Vorjahr auf die Vertriebskanäle Online-Vertrieb und mobile Anwendungen.

## UMFRAGEN ZUR KUNDEN-ZUFRIEDENHEIT

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Feedback unserer Kund:innen. Im Berichtsjahr wurden in 34 Studien rund 240.000 Fahrgäste und etwa 2.700 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen im Schienenpersonenverkehr befragt. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette von der Information und Fahrkartenbuchung über den Eindruck der Kund:innen als Käufer:in, Abholer:in oder Fahrgast am Bahnhof sowie die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer ggf. erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der

Abwicklung von Beschwerdevorgängen und Fahrgastrechten. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Berichtsjahr ist die Kundenzufriedenheit für die aktuelle Fernverkehrsfahrt auf einen Zufriedenheitsindex (ZI) von 74,8 (im Vorjahr: ZI von 77,8) gesunken. Dies resultierte insbesondere aus einer deutlich schwächeren Pünktlichkeit bei gesteigerter Auslastung. Auch die Gesamtzufriedenheit der Kund:innen mit der DB Fernverkehr AG (ZI von 57,5) fiel im Berichtsjahr niedriger aus (im Vorjahr: ZI von 63,1). Die Studien und deren Auswertung werden von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchgeführt.

Zentrale Themenbereiche im Berichtsjahr waren für uns erneut die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere zu coronabedingten Abstands- und Hygieneregulungen während der Fahrt und am Bahnhof. Ebenso wurden einzelne Komfortaspekte im Zug wie Komfort Check-in oder Sitzplatzverfügbarkeit verbessert und die Inbetriebnahme weiterer neuer Triebfahrzeuge der ICE-Flotte fortgesetzt. Mit den regelmäßig durchgeführten Zufriedenheitserhebungen unserer Kund:innen messen wir zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr.

## SAUBERKEIT DER ZÜGE UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Die im Zuge der Corona-Pandemie eingeführten intensivierten Reinigungsmaßnahmen im Fernverkehr wurden trotz Abklingens der Pandemie auch im Jahr 2022 fortgeführt. Der Schutz der Kund:innen und Mitarbeitenden stand weiterhin an erster Stelle. Die Fahrgasträume wurden mehrmals täglich gereinigt (Qualitätsreinigung). Hauptaugenmerk der Reinigung bildeten neben den WCs insbesondere Kontaktflächen, wie bspw. Griffe und Stangen, die desinfizierend gereinigt wurden. In regelmäßigen Abständen wurden zudem Intensivreinigungen (Wochen-, Grund- und Jahresreinigungen) durchgeführt. Um die Anforderungen der Reisenden im Hinblick auf die Sauberkeit auch während der Zugfahrt zu erfüllen, erfolgte weiterhin etwa alle zwei Stunden eine Unterwegsreinigung. Dies betraf im Jahr 2022 rund 80 % aller Züge.

Das Reinigungs- und Qualitätssicherungssystem wurde auch im Berichtsjahr weitergeführt. Das Reinigungssystem standardisiert die Reinigungsleistung vor jeder Zugfahrt. Das Qualitätssicherungssystem prüft anschließend, dass die mobi-

len und stationären Reinigungsleistungen die Qualitäts- und Hygienestandards erfüllen und die Qualität innerhalb eines definierten Zielbereichs liegt. Qualifizierte Qualitätsprüfer kontrollieren stichprobenartig Reinigungsleistungen mit Fokus auf kund:innenrelevante Bereiche. Insbesondere die Einhaltung der Hygiene-/Sauberkeitsvorgaben in den sanitären Einrichtungen ist ein wichtiger Bestandteil der Qualitätsprüfung.

Insgesamt bewerteten unsere Kund:innen die Sauberkeit am Sitzplatz mit einer Schulnote von 2,2 (im Vorjahr: Schulnote von 2,0) und der Zugtoiletten (nur Nutzer:innen) mit der Schulnote 2,8 (im Vorjahr: Schulnote 2,6).

Neben der Innenraumreinigung wurden 2022 monatlich rund 1.400 Waschfahrten (im Vorjahr: rund 1.500 Waschfahrten) für die Außenreinigung der Züge durchgeführt. Ursächlich für den Rückgang der Waschfahrten war ein vorübergehender Rückgang verfügbarer Waschanlagen aufgrund von Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen.

Die Luftqualität im Innenraum unserer Züge wird bestimmt durch die zugeführte Frischluftmenge. Diese entspricht jederzeit den relevanten normativen Vorgaben wie der EN 13129 bzw. UIC 553 und wird bei der Abnahme an jedem Fahrzeugtyp messtechnisch nachgewiesen. Standardmäßig haben Fernverkehrsfahrzeuge eine hohe Luftwechselrate. Das bedeutet ein hohes Volumen einströmender Luft im Verhältnis zum Volumen des Fahrgastraums. In einem ICE wird die Luft nominell alle sieben Minuten ausgetauscht.

Für den thermischen Komfort werden ebenfalls die Vorgaben der Normen EN 13129 und UIC 553 berücksichtigt. Die Innentemperatur orientiert sich dabei an der Außentemperatur. Bei niedrigen Temperaturen unter 19°C beträgt die Innentemperatur 23°C. Bei steigenden Außentemperaturen wird die Temperatur im Innenraum graduell angepasst, damit der Temperaturunterschied zwischen innen und außen beim Betreten und Verlassen des Zuges von unseren Kund:innen als angenehm empfunden wird.

Die Lebensmittelsicherheit und insbesondere die Trinkwasserqualität an Bord wird durch ein externes Dienstleistungsunternehmen regelmäßig überprüft, um unsere hohen Standards sicherzustellen.

Im Bereich der Bahnhofsreinigung wurde im Berichtsjahr das Produktionskonzept Infrastrukturelles Facility-Management (IFM) fortgeführt. Ziel ist die Ausrichtung der Reinigung auf die Bedürfnisse der Reisenden anhand identifizierter Kernbedürfnisse. Auch im Berichtsjahr bestand die Möglichkeit, Verschmutzungen per WhatsApp zu melden und beseitigen zu lassen. Dieser Service wird an 66 Top-Bahnhöfen und 158 Stationen der Berliner S-Bahn angeboten. Die S-Bahnen Berlin und München bieten zusätzlich auch die Meldung von Verschmutzungen in Zügen an.

## ZUVERLÄSSIGKEIT DER VERKEHRE

### Pünktlichkeit und Zugausfälle

Die Pünktlichkeit der Fernverkehrszüge lag mit 65,2% deutlich unter dem Vorjahreswert (75,2%) und entwickelte sich damit schwächer als erwartet.

Die Entwicklung wurde maßgeblich getrieben durch einen deutlich höheren Umfang von belastungsbedingten Verspätungen, insbesondere Zugfolgekonflikte (+42%) v. a. infolge des anhaltend hohen Bauaufkommens auf dem Schienennetz (u. a. Riedbahn, Knoten Hamburg, Knoten Frankfurt, Relation Berlin–Wolfsburg). Insgesamt waren 53% (im Vorjahr: 54%) aller Fernverkehrszüge auf ihrem Streckenverlauf von mindestens einer Baumaßnahme betroffen. Auch die Infrastrukturstörungen (z. B. bundesweit erforderlicher Austausch von Schwellen infolge des Zugunglücks in Garmisch-Partenkirchen) haben signifikant zugenommen. Durch den Schienengüterverkehr verursachte Zugfolgekonflikte sind ebenfalls gestiegen (+19%).

Die Pünktlichkeit wurde zudem durch Einzelstörungen, insbesondere durch die Güterzugkollision in Leiferde (Landkreis Gifhorn) am 17. November 2022 mit massiven Auswirkungen durch die nachfolgende Streckensperrung Hannover–Wolfsburg (bis Anfang Dezember), belastet. Eine geringere Beginnplanmäßigkeit, die Unterbesetzung von Stellwerken und die Hitzewelle im Juli 2022 waren weitere Verspätungstreiber. Positiv auf die Pünktlichkeit wirkte im Jahr 2022 der unterjährige Zulauf neuer Fahrzeuge, v. a. neuer ICE-4-13-Teiler sowie die ersten ICE 3neo im Dezember.

In der Folge verschlechterte sich im Berichtsjahr die Reisendenpünktlichkeit im Fernverkehr auf 69,3% (im Vorjahr: 76,8%). Die Reisendenpünktlichkeit bildet das vollständige Reiseerlebnis der Kund:innen unter Berücksichtigung aller Verspätungen, Zugausfälle, Ersatzzüge und alternativen Reismöglichkeiten ab. Ebenso wird das Erreichen aller Anschlüsse berücksichtigt. Kund:innen gelten dabei als pünktlich, wenn die geplante Ankunftszeit am Ziel um weniger als 15 Minuten überschritten wird.

Der personengewichtete Anschlusserreichungsgrad im Fernverkehr ging im Berichtsjahr leicht auf 83,1%<sup>1)</sup> zurück (im Vorjahr: 86,5%). Dabei wurden alle gebuchten Umstiege berücksichtigt, die nicht von ersatzlosen Ausfällen betroffen waren.

<sup>1)</sup> Methodenänderung im Berichtsjahr mit entsprechender Anpassung des Vorjahreswerts.

## Kennzahlen nach Verordnung (EU) 2021/782

|                                                                                                              | 2022 | 2021 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|
| Durchschnittliche Gesamtverspätung (je Halt) -<br>gesamt (in Minuten) <sup>1)</sup>                          | 9,5  | 6,4  |
| Pünktlichkeit (d. h. Ankunft am Halt verspätet; 5:59 Minuten) -<br>gesamt (in %)                             | 65,2 | 75,2 |
| Verspätungen aufgrund von Umständen<br>im Sinne von Art. 19, Abs. 10 - gesamt (in %)                         | 8,5  | 9,9  |
| Verspätungen aufgrund von Umständen<br>im Sinne von Art. 19, Abs. 10 - Inlandsverkehre (in %)                | 7,9  | 9,2  |
| Verspätungen aufgrund von Umständen<br>im Sinne von Art. 19, Abs. 10 - Auslandsverkehre (in %)               | 10,5 | 12,3 |
| Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (5:59 Minuten) - gesamt (in %)                                               | 11,7 | 8,4  |
| Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (5:59 Minuten) -<br>Inlandsverkehre (in %)                                   | 11,9 | 8,8  |
| Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (5:59 Minuten) -<br>Auslandsverkehre (in %)                                  | 10,8 | 7,2  |
| Ankunft am Zugende verspätet - gesamt (in %)                                                                 | 42,1 | 30,3 |
| Ankunft am Zugende verspätet - Inlandsverkehre (in %)                                                        | 41,9 | 30,8 |
| Ankunft am Zugende verspätet - Auslandsverkehre (in %)                                                       | 42,8 | 28,3 |
| Verspätungen < 60 Minuten<br>(Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>2)</sup> ) - gesamt (in %)                         | 97,4 | 98,6 |
| Verspätungen < 60 Minuten<br>(Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>2)</sup> ) - Inlandsverkehre (in %)                | 97,4 | 98,5 |
| Verspätungen < 60 Minuten<br>(Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>2)</sup> ) - Auslandsverkehre (in %)               | 97,4 | 98,6 |
| Verspätungen von 60 bis 119 Minuten<br>(Anteil Halte 60 - 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - gesamt (in %)           | 2,2  | 1,2  |
| Verspätungen von 60 bis 119 Minuten<br>(Anteil Halte 60 - 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - Inlandsverkehre (in %)  | 2,2  | 1,2  |
| Verspätungen von 60 bis 119 Minuten<br>(Anteil Halte 60 - 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - Auslandsverkehre (in %) | 2,3  | 1,1  |
| Verspätungen > 120 Minuten<br>(Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - gesamt (in %)                       | 0,4  | 0,2  |
| Verspätungen > 120 Minuten<br>(Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - Inlandsverkehre (in %)              | 0,4  | 0,2  |
| Verspätungen > 120 Minuten<br>(Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>2)</sup> ) - Auslandsverkehre (in %)             | 0,3  | 0,2  |
| Zugausfälle - gesamt (in %)                                                                                  | 2,3  | 3,2  |
| Zugausfälle - Inlandsverkehre (in %)                                                                         | 2,0  | 2,8  |
| Zugausfälle - Auslandsverkehre (in %)                                                                        | 0,3  | 0,4  |
| Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19,<br>Abs. 10 - gesamt (in %)                          | 0,7  | 1,0  |
| Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19,<br>Abs. 10 - Inlandsverkehre (in %)                 | 0,6  | 0,8  |
| Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19,<br>Abs. 10 - Auslandsverkehre (in %)                | 0,1  | 0,2  |

Bezogen auf innerdeutsche Halte.

Unterscheidung nach internationalen (Fernverkehrslinien, die einen relevanten Teil der Strecke im Ausland zurücklegen; Auslandsverkehre) und nationalen Verkehren (Inlandsverkehre).

<sup>1)</sup> Keine Unterscheidung nach Dienstart möglich.

<sup>2)</sup> Verspätungsminuten.

## Bewältigung von Störungen

Unser Ziel ist die Minimierung von Störungen und deren Auswirkungen mit einer frühzeitigen und verlässlichen Reisen- deninformation. Der Fokus lag im Berichtsjahr auf Projekten zur Steigerung der Pünktlichkeit unserer Züge und Zufrieden- heit unserer Kund:innen:

- Ziel des Projekts Next Level Communication ist die Beglei- tung der Kund:innen entlang der gesamten Reisekette.

- Das Projekt AssetPro soll positiv auf die Fahrzeugver- fügbarkeit wirken. Neben optimierten Wenden von Zug- leistungen stehen effizientere Prozesse in der Fahrzeug- instandhaltung und -bereitstellung im Fokus.

Für eine verlässliche und stabile Betriebsführung sowie für eine optimale Reisendeninformation im Störfall sor- gen etablierte Prozesse in unseren Verkehrsleitstellen. Auf Großstörungen ausgerichtete Betriebskonzepte können bei Störungseintritt sofort in Kraft gesetzt werden, damit Ersatz- maßnahmen (wie der Einsatz von Reservezügen in Ballungs- gebieten) sofort wirken können.

Neben den klassischen Auskunft- und Informationskanä- len dienen digitale Lösungen der individualisierten Informa- tion. Reisende erhalten über Twitter, den aktivierten Verspä- tungsalarm oder auf [bahn.de](https://www.bahn.de) Informationen bei Störungen sowie alternative Reisemöglichkeiten. Insbesondere die neue App Next DB Navigator soll Kund:innen schnelle Buchungen, eine intuitive Ticketverwaltung und eine zuverlässige Informa- tion während der Reise bieten.

## HILFELEISTUNG FÜR PER- SONEN MIT BEHINDERUNGEN UND EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Der DB-Konzern unternimmt seit Jahren große Anstrengun- gen, um Fahrgästen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Damit bekennen wir uns zu unserer gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als zehn Millionen Bundesbürger:innen mit Behinderungen, die für uns eine wichtige Kund:innen- und Zielgruppe darstellen.

Ziel ist die konsequente Umsetzung von Maßnahmen der Barrierefreiheit sowohl bei Zügen und Bussen im Fern- und Regionalverkehr als auch in Bahnhöfen und Reisezentren, die in den »Programmen der Deutschen Bahn AG zur Barriere- freiheit« festgeschrieben werden.

Die Programme zur Barrierefreiheit bilden die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am Leistungsangebot des DB-Konzerns und be- trachten jeweils einen Zeithorizont von fünf Jahren. Die darin beschriebenen Maßnahmenplanungen sind eine Selbstver- pflichtung des DB-Konzerns und zeigen wichtige Meilensteine auf dem Weg zur Zukunftsvision des barrierefreien Reisens. Die Programme sind Teil eines Veränderungsprozesses, der im Rahmen gesetzlicher Anforderungen und in Zusammen-



arbeit mit Interessenverbänden den spezifischen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen in besonderem Maße Rechnung trägt.

Das vierte Programm, das einen Zeithorizont von 2020 bis 2025 hat, wurde im Mai 2021 veröffentlicht (weitere Informationen unter [bahn.de/programm-barrierefrei](https://bahn.de/programm-barrierefrei) ).

Im partnerschaftlichen und konstruktiven Dialog können Vertreter:innen der Zielgruppe bereits zu Beginn ihre Expertise einbringen und der DB-Konzern kann die spezifischen Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen berücksichtigen.

Im Sinne eines selbstbestimmten Reisens von mobilitätseingeschränkten Reisenden liegt ein besonderer Fokus auf dem barrierefreien Ausbau der Infrastruktur und der Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge.

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge im Fernverkehr werden mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe ausgestattet. Bspw. verfügt jeder ICE-4-Triebzug über einen fahrzeuggebundenen Hublift. Die Inbetriebnahme weiterer ICE-4-Triebzüge im Berichtsjahr ermöglicht aufgrund der Mitnahmekapazität von bis zu vier Rollstühlen pro Zug, dass mehr Reisende mit Rollstuhl auf der Verbindung ihrer Wahl fahren können.

Das Modernisierungsprogramm der älteren ICE-3-Züge (Baureihe 403) wurde im Berichtsjahr fortgesetzt und umfasst u. a. die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes inkl. eines elektrisch höhenverstellbaren Tisches an beiden Plätzen sowie die Ergänzung taktiler Orientierungshinweise vom Einstieg bis zur Sitzplatznummer.

Im Berichtsjahr hat der erste ICE-T-Zug im Rahmen eines Modernisierungsprogramms für die Baureihen 411 und 415 taktile Sitzplatznummerierungen erhalten. Im Jahr 2023 werden weitere ICE-T-Züge modernisiert.

Zudem wurden weitere modernisierte ICE-1-Fahrzeuge in Betrieb genommen. Sie verfügen nun u. a. über zusätzliche Gepäckablageflächen und Festhaltemöglichkeiten, ein modernes Fahrgastinformationssystem, einen modernisierten Innenraum und WC-Bereiche sowie ebenfalls taktile Orientierungshinweise.

Zum Ende des Jahres 2022 wurden die ersten vier neuen ICE-3neo-Züge aus der aktuellen Bestellung über insgesamt 73 Hochgeschwindigkeitszüge in Betrieb genommen. Diese haben einen neu entwickelten Rollstuhl-Hublift an Bord, der im Vergleich zu bisherigen Typen robuster und bedienungsfreundlicher gestaltet ist. Damit können Rollstuhlfahrer:innen zuverlässiger und schneller ein- und aussteigen.

Alle doppelstöckigen Intercity-2-Züge verfügen über je einen rollstuhlgerechten Wagen. Aufgrund der Bodenhöhe im Einstiegsbereich von etwa 55 cm ist der Ein- und Ausstieg für Reisende, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, an Bahnsteigen mit Höhen zwischen 38 und 76 cm möglich. Eine mobile Rampe gleicht die Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und Zug aus. Bei Bahnsteigen mit einer Höhe von 55 cm sorgt eine automatisch ausfahrende Spaltüberbrückung für einen höhengleichen Ein- und Ausstieg.

Die aktuell noch im Einsatz befindlichen Intercity-1-Züge sollen sukzessive durch ICE-Züge, durch Intercity-2-Züge sowie ab 2024 durch die neuen ICE-L-Züge von Talgo ersetzt werden. Die ICE-L-Züge werden erstmals im Fernverkehr über einen niveaugleichen Einstieg für Bahnsteige mit einer Höhe von 76 cm verfügen.

Eine Übersicht zum Anteil der im Einsatz befindlichen barrierefreien Flotte bei der DB Fernverkehr AG (per 31. Dezember 2022) bieten die folgenden Tabellen:

**ICE-ZÜGE (TRIEBZUGBASIS) / per 31.12.**

|                                | Barrierefrei,<br>Neubeschaffung<br>gem. TSI PRM | Weitgehend<br>barrierefrei,<br>Modernisierung<br>gem. TSI PRM | Teilweise<br>barrierefrei (z. B.<br>geeignet für Roll-<br>stuhlfahrer:innen) | Nicht<br>barrierefrei | 2022       |
|--------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------|
| ICE 1                          | -                                               | 18                                                            | 40                                                                           | -                     | 58         |
| ICE 2                          | -                                               | 44                                                            | -                                                                            | -                     | 44         |
| ICE 3 (Baureihe 403/406)       | -                                               | 44                                                            | 18                                                                           | -                     | 62         |
| ICE 3 (Baureihe 407)           | 17                                              | -                                                             | -                                                                            | -                     | 17         |
| HGV 2.0 (Baureihe 408)         | 4                                               | -                                                             | -                                                                            | -                     | 4          |
| ICE 4 (Baureihe 412) 12-Teiler | 50                                              | -                                                             | -                                                                            | -                     | 50         |
| ICE 4 (Baureihe 412) 7-Teiler  | 19                                              | -                                                             | -                                                                            | -                     | 19         |
| ICE 4 (Baureihe 412) 13-Teiler | 43                                              | -                                                             | -                                                                            | -                     | 43         |
| ICE T (Baureihe 411/415)       | -                                               | -                                                             | 70                                                                           | -                     | 70         |
| ICE MET <sup>1)</sup>          | -                                               | -                                                             | -                                                                            | -                     | -          |
| <b>Insgesamt</b>               | <b>133</b>                                      | <b>106</b>                                                    | <b>128</b>                                                                   | <b>-</b>              | <b>367</b> |
| Anteil in %                    | 36                                              | 29                                                            | 35                                                                           | -                     | 100        |

<sup>1)</sup> 7-teiliger Zug mit Lokomotive.

**IC-REISEZUGWAGEN <sup>1)</sup> (EINZELWAGENBASIS) / per 31.12.**

|                                        | Barrierefrei,<br>Neubeschaffung<br>gem. TSI PRM | Weitgehend<br>barrierefrei,<br>Modernisierung<br>gem. TSI PRM | Teilweise<br>barrierefrei (z. B.<br>geeignet für Roll-<br>stuhlfahrer:innen) | Nicht<br>barrierefrei | 2022         |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------|
| ICmod mit Rollstuhlplätzen             | -                                               | 211                                                           | -                                                                            | -                     | <b>211</b>   |
| ICmod ohne Rollstuhlplätze             | -                                               | -                                                             | 514                                                                          | -                     | <b>514</b>   |
| Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen | -                                               | -                                                             | 15                                                                           | -                     | <b>15</b>    |
| Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze | -                                               | -                                                             | -                                                                            | 83                    | <b>83</b>    |
| Intercity 2 (Stadler-KISS)             | 84                                              | -                                                             | -                                                                            | -                     | <b>84</b>    |
| Intercity 2 (Alstom-Twindxxx)          | 270                                             | -                                                             | -                                                                            | -                     | <b>270</b>   |
| <b>Insgesamt</b>                       | <b>354</b>                                      | <b>211</b>                                                    | <b>529</b>                                                                   | <b>83</b>             | <b>1.177</b> |
| Anteil in %                            | 30                                              | 18                                                            | 45                                                                           | 7                     | <b>100</b>   |

<sup>1)</sup> Ohne Dienst-/Kuppelwagen.

Aufgrund unterschiedlicher Bahnsteighöhen in den meisten Netzen des Schienenpersonennahverkehrs werden die Einstiegshöhen der Fahrzeuge von den Aufgabenträgern so festgelegt, dass allen Reisenden an allen Bahnsteigen des jeweiligen Netzes ein sicherer Ein- und Ausstieg gewährt wird. Rund drei Viertel der Fahrzeugflotte im Regionalverkehr sind bereits heute für die am meisten angefahrte Bahnsteighöhe barrierefrei. Andere Bahnsteighöhen werden mit einer fahrzeuggebundenen Ein- und Ausstiegshilfe gem. Technischer Spezifikation für Interoperabilität für mobilitätseingeschränkte Reisende (TSI PRM) erreicht. Diese Fahrzeuge sind mit

rollstuhlgerechten Toiletten und digitalen Informationssystemen ausgestattet. Der Anteil an Niederflurfahrzeugen (Niveauausgleich zu 55-cm-Bahnsteigen) ist im letzten Jahr gestiegen, da nicht barrierefreie Fahrzeuge abgelöst wurden.

Bei der nachfolgenden Tabelle ist zu berücksichtigen, dass Triebzüge unabhängig von der Anzahl der Wagen als Einheit zählen, während bei lokbespannten Wagenzügen jeder Wagen einzeln zu zählen ist. Lokbespannte Wagenzüge fahren immer mit mindestens einem Wagen, der barrierefrei, weitgehend barrierefrei oder teilweise barrierefrei ist.

**WAGEN IM REGIONALVERKEHR / per 31.12.**

|                                         | Barrierefrei,<br>Neubeschaffung<br>gem. TSI PRM | Weitgehend<br>barrierefrei,<br>Neubeschaffung<br>vor TSI PRM | Weitgehend<br>barrierefrei durch<br>Modernisierung | Teilweise<br>barrierefrei (z. B.<br>geeignet für Roll-<br>stuhlfahrer:innen) | Nicht<br>barrierefrei | 2022         |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|--------------|
| Elektrische Triebzüge                   | 789                                             | 566                                                          | 747                                                | 785                                                                          | 4                     | <b>2.891</b> |
| Verbrennungstriebwagen <sup>1),2)</sup> | 218                                             | 420                                                          | 233                                                | -                                                                            | 269                   | <b>1.140</b> |
| Einstöckige Wagen <sup>2)</sup>         | -                                               | 90                                                           | -                                                  | 14                                                                           | 60                    | <b>164</b>   |
| Doppelstockwagen                        | 233                                             | -                                                            | 868                                                | -                                                                            | 675                   | <b>1.776</b> |
| <b>Insgesamt</b>                        | <b>1.240</b>                                    | <b>1.076</b>                                                 | <b>1.848</b>                                       | <b>799</b>                                                                   | <b>1.008</b>          | <b>5.971</b> |
| Anteil in %                             | 21                                              | 18                                                           | 31                                                 | 13                                                                           | 17                    | <b>100</b>   |

<sup>1)</sup> Inkl. Fahrzeugen der Usedomer Bäderbahn.

<sup>2)</sup> Ausschließlich Wagen des Regelverkehrs.

Als größter Anbieter im Busverkehr in Deutschland betreibt der DB-Konzern über 5.400 eigene Busse, davon rund 90% Niederflurbusse. Die Niederflurbusse verfügen über eine Einstiegshilfe für Rollstuhlfahrer:innen. Sämtliche Busse sind über eine Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet. Alle Mitarbeitenden mit Kund:innenkontakt werden regelmäßig im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit rund 320 Reisezentren des DB-Konzerns wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. Insbesondere ein barrierefreier Schalter mit höhenverstellbarer Kund:innenentischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile Leitsystem ermöglicht einen barrierefreien

Zugang zur Beratung am Schalter. An mittlerweile über 100 Standorten steht den Kund:innen ein solcher Schalter zur Verfügung.

In 34 großen und stark frequentierten Reisezentren ist ein Aufrufsystem installiert, das ebenso barrierefrei ausgestattet und für mobilitätseingeschränkte Reisende benutzungsfreundlich gestaltet ist. Die Betätigung eines Rollstuhlsymbols führt die Kund:innen an einen höhenverstellbaren Schalter. Bei Auswahl des Symbols für hörgeschädigte Personen werden die Kund:innen an den Schalter mit der induktiven Hörschleife geleitet. Das Symbol für sehbehinderte und blinde Menschen finden Kund:innen durch das Lesen der Brailleschrift. Die anschließende Sprachansage dient zum Auffinden eines barrierefreien Sitzes sowie zur Beschreibung des kürzesten Weges zum barrierefreien Schalter. Aufgrund der im Rahmen der Corona-Pandemie ergriffenen Hygienekonzepte wurden

in einigen Reisezentren die Aufrufsysteme im ersten Quartal 2022 vorübergehend außer Betrieb genommen und das Kund:innenaufkommen individuell gesteuert. Seit Anfang April wurden diese Systeme reaktiviert und sind somit fast überall wieder im Einsatz. Andere wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind bspw. Türfolierungen, Sitzmodule und ein taktiles Leitsystem, das an das Leitsystem im Bahnhof angeschlossen ist. Jedes Jahr werden weitere Reisezentren modernisiert, darunter auch kleinere und mittlere Standorte. Die Umrüstung aller Reisezentren wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Je nach technischen und konstruktiven Möglichkeiten sollen die Einzelmodule der Barrierefreiheit weiter umgesetzt werden.

Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreiben wir seit 2013 erfolgreich ein videobasiertes Vertriebsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und war Ende 2022 an über 100 Standorten (per Dezember 2021: rund 100 Standorten) verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 30 Standorten im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenautomat, bei dem sich innerhalb festgelegter Öffnungszeiten per Knopfdruck ein Mitarbeitender aus der Zentrale aufschaltet und Kund:innen beim Ticketkauf unterstützt.

Auch die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Benutzungsfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Dies spiegelt sich in der Gestaltung der Automaten (z. B. keine scharfen Ecken und Kanten) und der Anordnung der Bedienelemente wider (bspw. sind PIN-Pad und Kartenleser für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet). Die Führung der Benutzer:innen im Interaktionsdesign berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen in hohem Maße, u. a. durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriften sowie einer kontrastreichen Menüsteuerung.

Mittels regelmäßiger Marktforschungen und Befragungen von Kund:innen sowie Marktbeobachtungen werden Optimierungsmöglichkeiten analysiert und die Bedienungsfläche sowie die Bedienabläufe entsprechend laufend angepasst.

Wir bieten an den wichtigsten Bahnhöfen bundesweit einen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für mobilitätseingeschränkte Reisende an. In den Bahnhöfen gibt es zur Unterstützung dieser Kund:innengruppe rund 1.800 Servicemitarbeitende, die im Rahmen jährlicher Qualifizierungsmaßnahmen speziell geschult werden. Unsere Stationen sind mit mehr als 1.100 mobilen Hubgeräten, Rampen, Treppenliften oder Elektromobilen ausgerüstet. Von 16 festen Standorten aus, den sog. Basisstationen, sorgen zusätzliche mobile Teams an rund 30 kleineren und mittleren, nicht mit Mitarbeitenden besetzten Bahnhöfen dafür, dass Fahrgäste mit eingeschränkter Mobili-

tät sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Der Vorteil ist, dass dieser Mobilitätsservice bedarfsgerechter organisiert werden kann.

Im Berichtsjahr wurden rund 560.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 460.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert, also rund 1.500 pro Tag (im Vorjahr: rund 1.300 pro Tag).

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 80 DB Informationen, die den Kund:innen für eine persönliche Beratung zu ihrer Reise, bei Unregelmäßigkeiten und für weitere zahlreiche Hilfestellungen zur Seite stehen, wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen ausgerichtet. Dabei sind nahezu alle DB Informationen sowohl mit einer abgesenkten und ausfahrbaren Tischplatte für Rollstuhlfahrer:innen und kleinwüchsige Menschen als auch mit Induktionsschleifen zur Unterstützung von hörgeschädigten Menschen ausgestattet.

Bereits seit 1999 organisiert die Mobilitätsservice-Zentrale des DB-Konzerns Hilfe beim Ein-, Um- und Ausstieg in rund 300 Bahnhöfen, die mit Mitarbeitenden besetzt sind.

Die Fahrzeuge im Regionalverkehr wurden in den letzten Jahren kontinuierlich mit zuggebundenen Ein- und Ausstiegshilfen ausgestattet. Damit wird der Ein- und Ausstieg für mobilitätseingeschränkte Reisende einfacher bzw. grundsätzlich ermöglicht. Für die Bedienung der Ein- und Ausstiegshilfen sind in erster Linie die Kundenbetreuer:innen zuständig. Wenn kein Servicepersonal an Bord ist und es die Betriebslage zulässt, stehen die Triebfahrzeugführer:innen ebenfalls helfend zur Verfügung. Kund:innen haben die Wahl, diese Unterstützungsleistung spontan in Anspruch zu nehmen oder sich dafür vormelden zu lassen. Für Reisende im Rollstuhl bedeutet dies an 1.720 Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal vor Ort durchgängige Barrierefreiheit. Für andere mobilitätseingeschränkte Reisende (bspw. Eltern mit Kinderwagen, Senior:innen sowie seh- und hörbehinderte Menschen) sind zusätzlich an weiteren nicht stufenlos erreichbaren Verkehrsstationen diese Hilfeleistungen möglich. DB Regio verzeichnete im Berichtsjahr rund 180.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 177.000 Hilfeleistungen). Durch den Einsatz von Neufahrzeugen und modernisierten Zügen wird der Service der fahrzeuggebundenen Ein- und Ausstiegshilfe auch in Zukunft ausgebaut. Schwerbehinderte Menschen können alle Nahverkehrszüge (RE, RB, IRE, S-Bahn) des DB-Konzerns bundesweit ohne zusätzliche Fahrkarte mit dem grün-orangen Schwerbehindertenausweis und dem Beiblatt mit gültiger Wertmarke nutzen.

Auf der Internetseite [bahn.de/reiseziele-barrierefrei](https://bahn.de/reiseziele-barrierefrei) stellen die Arbeitsgemeinschaft »Leichter Reisen: Barrierefreie Urlaubsziele in Deutschland« und das Projekt »Barrierefrei Austria« zusammen mit der DB Mobilitätspakete vor, die neben der Unterbringung am Urlaubsort auch ein mögliches Ausflugs- und Kulturprogramm beinhalten.

In Kooperation mit dem DB-Konzern hat [museum.de](https://museum.de) eine Erhebung über barrierefreie Angebote in Museen durchgeführt. Das umfangreiche Nachschlagewerk bietet eine stets aktuelle Übersicht über entsprechend eingerichtete Kultureinrichtungen wie z. B. barrierefreie Audioguides, Führungen in Gebärdensprache oder taktil und akustisch zugängliche Ausstellungsobjekte ([bahn.de/reiseziele-barrierefrei](https://bahn.de/reiseziele-barrierefrei) .

Der DB-Konzern bietet verschiedene Apps für die digitale Reisebegleitung an, die in unterschiedlichen Phasen bei der Reiseplanung oder während der Reise unterstützen.

Die App DB Bahnhof live bietet Reiseinformationen für rund 5.400 Bahnhöfe. Besonders hilfreich für Reisende mit Mobilitätseinschränkungen sind ausführliche Informationen zur Bahnhofsausstattung (z. B. zur Nutzbarkeit von Aufzügen sowie die Ausrüstung des Bahnhofs mit einem stufenlosen Zugang), Kontaktinformationen und Servicezeiten von zentralen Anlaufstellen am Bahnhof, Informationen zur Wagenreihung der ICE-, Intercity- und Eurocity-Züge sowie die grafische Darstellung des aktuellen Besucheraufkommens für rund 100 Bahnhöfe. Detaillierte Informationen zur App DB Bahnhof live unter: [bahnhof.de/entdecken/db-bahnhof-live](https://bahnhof.de/entdecken/db-bahnhof-live) .

## BESCHWERDEMANAGEMENT

Mit dem Kundendialog stellt der DB-Konzern seinen Kund:innen eine Anlaufstelle zur Verfügung, die rund um die Uhr erreichbar ist. Hier können Kund:innen telefonisch, postalisch, per E-Mail oder über das Kontaktformular auf [bahn.de](https://bahn.de) Anregungen, Lob und Kritik äußern. Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen oder Zugausfällen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt.

Die Volumenentwicklung im Kund:innenendialog und beim Servicecenter Fahrgastrechte wurde im Berichtsjahr insbesondere durch folgende Ereignisse beeinflusst:

- Deutlicher Anstieg der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns nach weitgehender Aufhebung der Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie. Besonders der Freizeit- und Urlaubsverkehr führte ab Mai 2022 zu einer deutlichen Erhöhung der Reisendenzahlen.
- Einschränkungen und Kapazitätsengpässe im Schienennetz infolge einer anhaltend hohen Bautätigkeit. Im Fernverkehr betraf dies sowohl wichtige Fernverkehrsknoten als auch Fernverkehrsstrecken.

Die Anzahl der Beschwerden im Kundendialog des Fernverkehrs erhöhte sich im Berichtsjahr auf rund 202.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 136.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen und Zugausfällen gem. der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 3,8 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 1,6 Millionen Entschädigungsanträge) durch rund 40 am Verfahren teilnehmende Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Ergänzend zum etablierten analogen Fahrgastrechteformular gibt es seit Juni 2021 auch die Möglichkeit der digitalen Einreichung. Kund:innen können ihre Ansprüche online auf [bahn.de](https://bahn.de) , auf [next.bahn.de](https://next.bahn.de) oder in der DB Navigator App sowie der Next DB Navigator App über das Kund:innenkonto geltend machen. Im digitalen Antrag sind viele Daten bereits automatisch vorausgefüllt, sodass nur noch wenige Klicks und Angaben vonseiten der Kund:innen notwendig sind. Das Stellen des Online-Antrags dauert so insgesamt nur wenige Minuten. Im Antragsjahr erfolgten rund 60 % der Fahrgastrechte-Anträge über diesen digitalen Kanal. Rund die Hälfte der digital eingereichten Anträge wurde innerhalb von zwei Tagen nach Eingang voll automatisiert abschließend bearbeitet. Die Entschädigungsquote lag im Berichtsjahr bei rund 89 % (im Vorjahr: rund 90 %).

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte ist im Berichtsjahr gesunken und lag bei einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 72 (im Vorjahr: ZI von 74). Die Ursache für den Rückgang lag in den mengenbedingt zum Teil deutlich längeren Bearbeitungszeiten infolge der deutlich gestiegenen Reisendenzahlen.

Die Menge der in Reisezentren abschließend vor Ort bearbeiteten Beschwerden stieg auf 21.000 (im Vorjahr: rund 12.000 Beschwerden).

| BESCHWERDEMANAGEMENT                                                            | 2022  | 2021  |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|
| Beschwerden Fernverkehr in Tsd.                                                 | 201,9 | 135,7 |
| VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %                           |       |       |
| E-Mail                                                                          | 81    | 77    |
| Brief/Fax <sup>1)</sup>                                                         | 8     | 11    |
| Telefon                                                                         | 11    | 12    |
| SERVICELEVEL                                                                    |       |       |
| Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden | 174   | 182   |
| E-Mail: Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %                               | 64    | 77    |
| Brief/Fax: Bearbeitung innerhalb von zehn Werktagen in %                        | 89    | 78    |
| ANTRÄGE GEM. FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG / in Tsd.                                 |       |       |
| Bearbeitete Fälle                                                               | 3.759 | 1.578 |
| Als unbegründet abgelehnte Fälle                                                | 400   | 152   |
| Entschädigte Fälle                                                              | 3.359 | 1.426 |

<sup>1)</sup> Letztmalige separierte Ausweisung des Kontaktkanals Brief/Fax. Ab 2023 geht dieser Kanal in »Korrespondenzen« auf. Korrespondenzen wird dann alle schriftlichen Kanäle (E-Mail, Kontaktformular, Brief/Fax) beinhalten.







# LAGEBERICHT

## ÜBERBLICK

### Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

#### ANHALTENDE AUSWIRKUNGEN DER CORONA-PANDEMIE

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Verkehrsnachfrage waren v. a. im ersten Quartal 2022 noch spürbar. Seit April 2022 zeichnete sich eine deutliche Erholung ab. Der Hochlauf der Nachfrage fällt in den einzelnen Marktsegmenten des deutschen Personenverkehrs allerdings sehr unterschiedlich aus:

- Die Verkehrsleistung im Schienenverkehr lag zu Beginn des Berichtsjahres durch behördliche Maßnahmen, Empfehlungen zur Minimierung sozialer Kontakte, Einschränkungen für Handel und Dienstleistungen sowie einer allgemeinen Mobilitätszurückhaltung deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus.
- Im Zuge fortschreitender Impfkampagnen und der Rücknahme einschränkender Maßnahmen zeigte sich ab dem zweiten Halbjahr 2022 eine kräftige Erholung der Verkehrsleistung des Personenverkehrs. Im Regionalverkehr wirkten zudem in den Monaten Juni bis August 2022 deutlich positive Nachfrageeffekte infolge des 9-Euro-Tickets.
- Das Vor-Corona-Niveau wurde insgesamt 2022 noch nicht wieder erreicht. Maßgeblich hierfür sind veränderte Arbeitswelten mit hohem Homeoffice-Anteil bzw. mobilem Arbeiten. Es wird aber unverändert davon ausgegangen, dass auch der Schienenpersonennahverkehr wieder auf einen Wachstumspfad zurückkehren wird.

Die Nachfrage im Schienengüterverkehr schwächte sich nach einem von Basiseffekten geprägten starken Auftakt 2022 im Jahresverlauf deutlich ab. Die infolge des Ukraine-Kriegs massiv steigenden Energie- und Kraftstoffkosten belasteten die Kostenseite der Transporteure. Das Vor-Corona-Leistungsniveau wurde 2022 dennoch übertroffen.

#### WEITERE UMSETZUNG DER STAATLICHEN CORONA-UNTERSTÜTZUNGSMASSNAHMEN

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat mit der Bundesrepublik Deutschland (Bund) vereinbart, die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) gemeinsam zu tragen.

Der Bund setzte die Maßnahmen zum partiellen Ausgleich von coronabedingten Schäden 2022 größtenteils fort:

- Die coronabedingte Förderung der Trassenpreise im Fernverkehr wurde infolge der Nachfrageerholung bis Ende 2022 auf reduziertem Niveau fortgesetzt.
- Die Bundesmittel zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes wurden als Ausgleich für den Entfall der Dividendenzahlung der DB AG auch 2022 erhöht.
- Nach Freigabe der Europäischen Kommission wurden weitere Kompensationen für coronabedingte Schäden ausgezahlt.
- Die Branchenlösung für den Regionalverkehr in Deutschland wurde ebenfalls 2022 fortgesetzt. Bund und Länder teilen sich die Kosten hierfür weiter hälftig.

#### BREITES MASSNAHMENPAKET FÜR UKRAINE

Der DB-Konzern schnürte ein breites Hilfspaket, um die vom Krieg in der Ukraine betroffenen Menschen zu unterstützen. Ein DB-konzernweiter Krisenstab koordinierte die Aktivitäten. Dazu gehörten etwa ein Hilfsfonds für Geflüchtete und die Bereitstellung von Wohnraum. Das kostenlose DB-Ticket »helpukraine« erleichtert Flüchtlingen aus der Ukraine die Weiterreise in Deutschland.

Der DB-Konzern hat ein Logistiknetzwerk auf Straße und Schiene aufgebaut, um Hilfsgüter per Lastwagen und Güterzug von Deutschland direkt in die Ukraine zu befördern.

#### TEMPORÄRE EINFÜHRUNG 9-EURO-TICKET

Von Anfang Juni bis Ende August 2022 gab es das 9-Euro-Ticket in Deutschland. Den Erfolg dokumentieren rund 52 Millionen insgesamt verkaufte 9-Euro-Tickets und etwa zehn Millionen Abonnent:innen im deutschen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die das vergünstigte Ticket über die drei Monate automatisch erhalten haben. Laut dem Verbund Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) haben 10 % der

Käufer:innen des 9-Euro-Tickets auf mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten verzichtet. Dadurch konnten rund 1,8 Mio. t CO<sub>2</sub> eingespart werden. Dabei zeigte sich: Die Zufriedenheit der Nutzer:innen mit dem 9-Euro-Ticket war sehr hoch, 88 % der Nutzer:innen des 9-Euro-Tickets waren mit der letzten Fahrt zufrieden oder vollkommen zufrieden. Gleichzeitig war das hohe Fahrgastaufkommen eine riesige Kraftprobe für das Gesamtsystem des DB-Konzerns und eine enorme Herausforderung für die DB-Mitarbeitenden vor Ort.

## Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr verlief für die DB Fernverkehr AG trotz der Effekte aus der weiterhin anhaltenden Corona-Pandemie, des Ukraine-Kriegs und der daraus resultierenden Energiekrise erfolgreich. Im ersten Jahresdrittel führten die Corona-Maßnahmen und die damit zusammenhängenden fehlenden Reiseanlässe noch zu hohen Umsatzeinbußen. Im Laufe des zweiten Quartals stieg die Nachfrage nach innerdeutschen sowie internationalen touristischen Reisen, sodass der Gesamtumsatz der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr mit 5.139 Mio. € weit über dem Vorjahreswert von 3.075 Mio. € lag (+67,1%). Der Gesamtaufwand (ohne Zinsen) stieg gegenüber dem Vorjahr um 10,9 % auf 5.652 Mio. € (im Vorjahr: 5.095 Mio. €). Der Anstieg resultierte v. a. aus höheren Aufwendungen für Infrastrukturnutzung, Energie, Mieten und Reinigungen von Fahrzeugen, Abschreibungen sowie IT- und Personalkosten. In der Folge der verbesserten Umsatzlage sowie einer weiteren, aber reduzierten staatlichen Trassenpreisförderung für das Berichtsjahr von 519 Mio. € (im Vorjahr: 1.827 Mio. €) erzielte die DB Fernverkehr AG mit 65 Mio. € erstmals seit Pandemiebeginn wieder ein positives Ergebnis nach Steuern und lag somit um 190 Mio. € über dem Vorjahreswert von 125 Mio. €.

## Angaben zur Gesellschaft

### EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Fernverkehr zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DBAG geführt werden. Die Anteile der DBAG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Der Aufsichtsrat der DBAG hat im Berichtsjahr die Neustrukturierung des Vorstandsressorts Personenverkehr beschlossen. Die Bündelung der beiden Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio im Vorstandsressort Personenverkehr wurde zum 30. Juni 2022 aufgelöst. Ab dem 1. Juli

2022 wird das Geschäftsfeld DB Fernverkehr durch das neu geschaffene Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das ebenfalls neu geschaffene Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet.

### STRUKTUR/ORGANISATION UND AKTIVITÄTEN/GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

Als Dienstleistungsunternehmen, insbesondere für die Eisenbahnverkehrsleistungen des Personenfernverkehrs, hat die DB Fernverkehr AG die Erfüllung der Erwartungen ihrer Kund:innen im Fokus. Dabei liegt das Augenmerk auf dem Angebot einer guten Beförderungsleistung und der Erreichung gesetzter Qualitätskriterien. Diese umfassen neben der Kundenzufriedenheit v. a. die Zuverlässigkeit der Verkehre und die Einhaltung der Servicestandards.

Die DB Fernverkehr AG hält die DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien, als wesentliche Beteiligung. Die DB Bahn Italia bietet in Zusammenarbeit mit der DB Fernverkehr AG und in Kooperation mit der ÖBB-Personenverkehr AG grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und Italien an. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG eine 100-prozentige Beteiligung an der DB Reise&Touristik Suisse SA (in Liquidation) sowie eine 50-prozentige Beteiligung an den Vertriebs- und Marketinggesellschaft Rheinalp GmbH. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande. Die Alleo GmbH (50-prozentige Beteiligung der DB Fernverkehr AG) wurde liquidiert und am 29. April 2022 aus dem Handelsregister ausgetragen.

### ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2022 für die DB Fernverkehr AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2022 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

## ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Fernverkehr AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Fernverkehr AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2022 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmendenvertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmendenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2022 neun Frauen an.

|                            | 31.12.2021 | <b>31.12.2022</b> | 31.12.2024 |
|----------------------------|------------|-------------------|------------|
|                            | Ist        | <b>Ist</b>        | Ziel       |
| <b>FRAUENANTEIL / in %</b> |            |                   |            |
| Vorstand                   | 40,0       | 50,0              | 40,0       |
| Aufsichtsrat               | 45,0       | 45,0              | 33,3       |
| Erste Führungsebene        | 18,9       | 27,8              | 30,8       |
| Zweite Führungsebene       | 36,6       | 35,9              | 42,1       |

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand und im Aufsichtsrat per 31. Dezember 2022 wurden erreicht bzw. übertroffen. Stichtagsbezogen ist der Frauenanteil der ersten Führungsebene um 8,9 Prozentpunkte auf 27,8 % gestiegen. Der Frauenanteil der zweiten Führungsebene sinkt stichtagsbezogen gegenüber dem Vorjahresende um 0,7 Prozentpunkte auf 35,9 %.

## RAHMENBEDINGUNGEN

### Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird insbesondere durch das konjunkturelle Umfeld in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt war auch 2022 noch von den Auswirkungen und dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie geprägt. In den drei von der Corona-Pandemie betroffenen Jahren bevorzugten Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten

öffentlicher Verkehrsmittel. Die Verkehrsnachfrage war insbesondere im ersten Jahresdrittel 2022 im Vergleich zum vorpandemischen Niveau noch deutlich reduziert. Im weiteren Jahresverlauf zog die Verkehrsnachfrage wieder spürbar an. Zusätzlich förderten politische Maßnahmen wie das 9-Euro-Ticket und der bundesweite Tankrabatt den Personenverkehr in den Sommermonaten. Insgesamt verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 ein Verkehrsleistungswachstum im Vergleich zum Vorjahr.

Bis etwa zur Jahresmitte wuchs die deutsche Wirtschaft 2022 deutlich. Treiber war v. a. der private Konsum, der nach dem coronabedingten Einbruch wieder kräftig zulegte. Positiv wirkte sich hier der nach wie vor robuste Arbeitsmarkt mit einem sehr hohen Beschäftigungsniveau aus. Dämpfend wirkte sich im Jahresverlauf dagegen zunehmend die stark steigende Inflation aus. Insbesondere die Preise für Energie und – moderater – für Lebensmittel legten nach Beginn des Ukraine-Kriegs deutlich zu. Durch die gestiegenen Preise sanken die Reallöhne und infolgedessen auch die Nachfrage.

Durch den Ukraine-Krieg wurden auch Lieferketten gestört, die für die stark in die internationale Arbeitsteilung eingebundene deutsche Industrie wichtig sind. Noch stärker wirkte sich hier die zeitweise Blockade chinesischer Häfen infolge der Null-Covid-Politik Chinas aus. Viele Branchen wurden in ihrem Wachstum zudem durch den immer stärker werdenden Arbeitskräftemangel beschränkt. In der Folge stagnierte die Industrieproduktion in Deutschland 2022 deutlich unterhalb des Vor-Corona-Niveaus. Besonders schwach entwickelte sich die energieintensive Chemiebranche. Die ebenfalls schwache Entwicklung der Baubranche resultierte v. a. aus dem insgesamt gestiegenen Zinsniveau, das die Nachfrage deutlich dämpfte. Dagegen entwickelte sich die Automobilproduktion besser als im Vorjahr. Die Entwicklung wurde durch hohe Auftragsbestände und neue Fahrzeugmodelle, insbesondere mit E- und Hybridantrieben, gestützt. Dämpfend wirkten auch hier niedrigere Reallöhne. Von der guten Entwicklung in dieser deutschen Schlüsselbranche profitierten andere Industrien, wie z. B. der Maschinenbau.

Die Wirtschaft in Europa profitierte 2022 von der sukzessiven Aufhebung coronabedingter Einschränkungen in allen Ländern. Dies kam insbesondere dem Dienstleistungssektor, u. a. der Tourismusbranche, zugute. Die Industriebranchen entwickelten sich hingegen sehr unterschiedlich. Insbesondere die energieintensiven Branchen litten unter den gestiegenen Energiekosten.



Entsprechend der unterschiedlichen Branchenzusammensetzung und anderer Unterschiede entwickelten sich die Volkswirtschaften Europas ebenfalls sehr differenziert. Sehr kräftig legten v. a. die Wirtschaften Griechenlands, Polens und Ungarns zu, die bereits in den Vorjahren überdurchschnittlich wuchsen. Aber auch z. B. im Vereinigten Königreich, in Spanien oder Italien war das Wachstum stärker als andersorts. Diese Länder waren stärker von den Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen, sodass der Aufholeffekt 2022 entsprechend stärker war.

Nach einer langen Periode äußerst expansiver Geldpolitik mit zum Teil sogar negativen Leitzinsen hat die Europäische Zentralbank (EZB) die Zinsen im Jahresverlauf 2022 in mehreren Schritten mit dem Ziel angehoben, die Inflation im Euro-Raum zu bekämpfen.

Gestiegene Zinsen führten zu höheren Finanzierungskosten für Investitionen von Unternehmen. Auch für private Haushalte stiegen in der Folge die Kosten für Kredite. Die daraus resultierende sinkende Nachfrage wurde in der Baubranche besonders deutlich, die zudem stark von den gestiegenen Materialkosten betroffen ist.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKTANTEIL

Der deutsche Personenverkehr war auch 2022 von den weitreichenden Auswirkungen und dem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung durch die Corona-Pandemie geprägt. Die Verkehrsnachfrage war insbesondere im ersten Jahresdrittel 2022 im Vergleich zum vorpandemischen Niveau reduziert. Im weiteren Jahresverlauf 2022 zog die Verkehrsnachfrage jedoch infolge der weitgehenden Aufhebung von Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie deutlich an. Zusätzlich förderten politische Maßnahmen, wie das 9-Euro-Ticket und der bundesweite Tankrabbat, den Personenverkehr in den Sommermonaten. Insgesamt verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt 2022 ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahr. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr setzte 2022 seinen Erholungskurs fort. Wie schon im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung an. Im Jahresverlauf 2022 profitierte der motorisierte Individualverkehr weiterhin von infektionschutzbedingten Präferenzen für Individualverkehre sowie dem von der Bundesregierung beschlossenen Tankrabbat von Juni bis August 2022.

- Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete 2022 einen starken Verkehrsleistungszuwachs.
  - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte besonders von der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets von Juni bis August 2022.
  - Die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr war geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende nach den starken coronabedingten Einschränkungen im Vorjahr. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehrsmarkt stieg im ersten Quartal 2022 deutlich gegenüber dem Vorjahresquartal. In den Monaten Mai und Juni 2022 erreichten die Fahrgastzahlen des DB-Konzerns dank Nachholeffekten im Privatsegesegment kurzfristig sogar Werte, die über dem Vor-Corona-Niveau lagen. Gestützt wurde die Entwicklung 2022 durch weitreichende Angebotsausweitungen der Bahnen. FlixTrain erweiterte sein Streckennetz ab Mai 2022 um drei neue Strecken und bot somit Reisen zu insgesamt rund 70 Zielen an. Auch die österreichische WESTbahn hat ihr Angebot ausgeweitet und verkehrt seit April 2022 auf der Relation Wien—München. Die Schienenpersonenfernverkehrsanbieter reagieren damit angebotsseitig auf die steigende Nachfrage und den gesellschaftlichen Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stieg ebenfalls deutlich an.

Nach den coronabedingten Einschränkungen im Vorjahr verzeichnete auch der innerdeutsche Luftverkehr 2022 einen massiven Anstieg der Verkehrsnachfrage. Insbesondere die reise starken Sommermonate trieben die Entwicklung. Die hohe Nachfrage in den Sommermonaten, gepaart mit Personalmangel, führte an vielen deutschen Flughäfen zu langen Wartezeiten, verspätetem Gepäck und Flugausfällen. Trotz des Anstiegs von Angebot und Nachfrage blieb der Marktanteil des Luftverkehrs auf einem niedrigen Niveau. Durch den Ausbau der Kooperation zwischen dem DB-Konzern und Lufthansa sowie einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsträger wurde die Verkehrsverlagerung auf die Schiene im innerdeutschen Fernverkehr gestärkt. Mit Aufnahme der Deutschen Bahn in die Star Alliance wurde das Partnerschaftsmodell der internationalen Fluggesellschaften erstmals um einen intermodalen Partner ergänzt und damit die intelligente Verbindung der Verkehrsträger Zug und Flugzeug gestärkt. Deutschland ist damit der erste Markt und der DB-Konzern der weltweit erste Star-Alliance-Partner im Schienenverkehr.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr um +68 % auf 41.479 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 24.651 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich um 61 % und betrug 131 Millionen Personen (im Vorjahr: 81 Millionen Personen).

Die DB Fernverkehr AG hat die Betriebsleistung im Schienenverkehr um 10 % auf 158 Mio. Trassenkilometer (Trkm) erhöht (im Vorjahr: 144 Mio. Trkm).

Die Entwicklung der Verkehrsleistung sowie der Umsatzerlöse im Berichtsjahr lag deutlich über der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2021 abgegebenen Prognose. Insbesondere nach dem Ende der Einschränkungen des öffentlichen Lebens kam es ab dem Frühjahr zu einer schnelleren Erholung und stärkeren Rückkehr, insbesondere der Privatkund:innen, als prognostiziert. Zum Ende des Jahres führten der Zugunfall bei Leiferde (Landkreis Gifhorn) und die damit einhergehende Streckensperrung zwischen Hannover und Berlin zu temporären Rückgängen bei der Verkehrsleistung.

## DEUTLICHE PREISSTEIGERUNGEN AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise in 2022 schlug daher zumindest kurzfristig nicht voll auf unsere Aktivitäten durch.

Die Entwicklung auf den Energiemärkten war im ersten Halbjahr 2022 durch starke Preisaufschläge unmittelbar nach Beginn des Ukraine-Kriegs geprägt. Ab Mitte des Jahres 2022 dämpften Nachfragerückgänge durch Rezessionsorgen, ein grundsätzlich höheres Zinsniveau sowie coronabedingte Einschränkungen der Wirtschaft v. a. in China den Ölpreis deutlich. Insgesamt stieg der Ölpreis 2022 auf Dollarbasis um über 40 % gegenüber dem Vorjahr an. Im Euro-Raum verstärkte der schwache Euro diese Entwicklung.

Die Kraftstoffpreise in Deutschland wurden 2022 zusätzlich durch die Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer getrieben. Sie lagen 2022 rund 27 % über den Vorjahreswerten.

Für gewöhnlich stärken steigende Kraftstoffpreise die Wettbewerbssituation der Eisenbahnen im Vergleich zum Pkw. Der motorisierte Individualverkehr profitierte 2022 jedoch weiterhin und insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2022 von coronabedingten Präferenzen.

Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr legten 2022 um rund 235 % zu. Wichtigster Preistreiber war der enorme Preisanstieg für Erdgas seit Beginn des Ukraine-Kriegs. Aber auch die Angst vor Stromknappheit in einigen Ländern Westeuropas infolge notwendiger Reparaturen mehrerer französischer Kernkraftwerke sowie niedrige Flusspegelstände und gestiegene Preise für Emissionsberechtigungen (EU-Allowances [EUA] im Rahmen des europäischen Emissionshandelssystems) hoben die Strompreise auf immer neue Rekordstände. Im operativen Geschäft des DB-Konzerns wirkten die Aktivitäten zur Preissicherung dämpfend.

## Politisches Umfeld

### ZUSÄTZLICHE UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENVERKEHR DURCH DEN BUNDESHAUSHALT 2022

Anfang Juni 2022 wurde der Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Die späte Verabschiedung ist auf den Wechsel der Legislaturperiode zurückzuführen. Bis zum Beschluss galt eine vorläufige Haushaltsführung.

Für die Schiene gab es im Bundeshaushalt 2022 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen gegenüber dem Vorjahr:

- Die coronabezogenen Kompensationsmaßnahmen des Bundes wurden 2022 fortgesetzt. Diese umfassen v. a. die Trassenpreisförderung für den Fernverkehr, den Dividendenersatz für Ersatzinvestitionen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie die Mittel für Schadenskompensationen.
- Die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel um zusätzlich 3,7 Mrd. € in 2022. Die Mittel dienten der Finanzierung des 9-Euro-Tickets im Rahmen des Energieentlastungspakets (2,5 Mrd. €) sowie der Fortsetzung der hälftigen Finanzierung der Corona-Branchenlösung für den Regionalverkehr gemeinsam mit den Bundesländern.
- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschiene- wege wurden von 1,56 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € erhöht.
- Die Mittel für Lärmsanierung stiegen von 139 Mio. € auf 185 Mio. €.
- Die Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr wurde von 80 Mio. € auf 40 Mio. € reduziert.

### BUNDESHAUSHALT 2023 BESCHLOSSEN

Ende November 2022 wurde durch den Bundestag der Bundeshaushalt für das Jahr 2023 beschlossen. Gegenüber dem im Juni 2022 von der Bundesregierung verabschiedeten Entwurf gab es für die Schiene einige Verbesserungen. Wesentlicher Hintergrund hierfür war die Entscheidung des Koalitionsausschusses, im Rahmen des sog. dritten Entlastungspakets die Mittel für die Schiene für 2023 um 500 Mio. € und die Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre um 1 Mrd. € zu erhöhen. Gegenüber den Ansätzen für 2022 gibt es im Bundeshaushalt 2023 u. a. folgende wesentliche Entwicklungen für die Schiene:

- Die Mittel für den Aus- und Neubau der Bundesschiene- wege werden von 1,9 Mrd. € 2022 auf 2,0 Mrd. € erhöht.
- Die Dotierung für den ERTMS-Titel (europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem; European Rail Traffic Management System) zur Digitalisierung steigt von 612 Mio. € auf 638 Mio. €.
- Für Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Umsetzung des Deutschland-Takts sind 2023 58 Mio. € eingeplant (2022: 11 Mio. €).

- Die Mittel für attraktive Bahnhöfe werden von 165 Mio. € auf 262 Mio. € erhöht und eine Aufwandsförderung ermöglicht.
- Die Förderung des Einzelwagenverkehrs wird mit einer Erhöhung der Anlagenpreisförderung von 40 Mio. € auf 85 Mio. € sowie der Einführung eines zusätzlichen Förderinstruments i. H. v. 80 Mio. € deutlich gestärkt.
- Darüber hinaus wird die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr von 350 Mio. € auf 377 Mio. € erhöht.
- Für die Trassenpreisförderung im Fernverkehr sind 2023 Mittel i. H. v. 130 Mio. € vorgesehen (2022: 552 Mio. €).
- Die zusätzlichen Verpflichtungsermächtigungen für die Folgejahre werden insbesondere für den Bedarfsplan, den ERTMS-Titel, attraktive Bahnhöfe und die neue Förderung für den Einzelwagenverkehr eingeplant.
- Neben der Erhöhung dieser Schientitel wurden im Rahmen des im Dezember 2022 beschlossenen Achten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes die Regionalisierungsmittel bereits ab 2022 zusätzlich um 1 Mrd. € jährlich erhöht und darüber hinaus die jährliche Dynamisierung ab 2023 auf 3 % angepasst (bisher: 1,8 %).

## ENTLASTUNGSPAKET DER BUNDESREGIERUNG

Angesichts der stark gestiegenen Energiepreise hat der Bund Entlastungen beschlossen. Hierdurch ist u. a. die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zum 1. Juli 2022 entfallen, die bisher Erlöse zugunsten der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien generierte. Die Finanzierung der Förderung der erneuerbaren Energien nach dem EEG erfolgt seit dem 1. Juli 2022 aus dem Bundeshaushalt.

Ebenfalls zur Entlastung der Bürger:innen wurden für die Monate Juni, Juli und August 2022 die Energiesteuern auf Mineralöl gesenkt und ein 9-Euro-Ticket zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Deutschland eingeführt.

In einem weiteren Entlastungspaket hat der Bund Kredit- und Bürgschaftsprogramme für vom Ukraine-Krieg betroffene Unternehmen zur Verfügung gestellt. Außerdem können für »branchenübergreifende große Unternehmen der Realwirtschaft« Eigenkapitalhilfen erfolgen. Energieintensive Unternehmen können zeitlich befristete Zuschüsse aufgrund gestiegener Energiepreise erhalten. Dabei wird die Preisdifferenz oberhalb einer Verdopplung des Erdgas- und Strompreises anteilig bezuschusst. Grundlage ist das Temporary Crisis Framework der Europäischen Kommission. Energieunternehmen, die an Warenterminbörsen tätig sind, sollen Liquiditätshilfen erhalten, um die Sicherheitsforderungen der Energiebörsen bedienen zu können.

Im September 2022 beschloss der Koalitionsausschuss ein drittes Unterstützungspaket mit einem Volumen von mehr als 65 Mrd. €. Für die Bundesländer sind jährlich 1,5 Mrd. € zusätzlich für ein bundesweites Nahverkehrsticket (Deutschland-Ticket) vorgesehen, wenn die Länder mindestens den gleichen Betrag aufbringen. Darüber hinaus sieht das Paket eine Aufstockung der Haushaltsmittel 2023 für die Schiene um 500 Mio. € und 1 Mrd. € für Verpflichtungsermächtigungen in den Folgejahren vor. Neben zusätzlichen Mitteln für die Schieneninfrastruktur wird damit auch die Förderung für den Einzelwagenverkehr deutlich aufgestockt.

## ABWEHRSCHIRM GEGEN DIE FOLGEN DES UKRAINE-KRIEGS

Mit einem finanziellen »Abwehrschirm« federt der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wird der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus soll die Finanzierung der Gaspreisbremse und der Strompreisbremse erfolgen. In einem ersten Schritt wurden Haushalte und Gewerbe entlastet, indem ihnen im Dezember 2022 grundsätzlich ein Zwölftel des Gas- und Wärme-Jahresverbrauchs kostenfrei geliefert wurde. Die Energielieferanten erhalten für ihre entfallenen Erlöse einen Ausgleich durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Die Strom- und Gaspreise werden anschließend für ein Grundkontingent des Verbrauchs von Haushalten und Unternehmen befristet gesetzlich begrenzt. Mittel aus dem WSF werden auch dafür genutzt, Zuschüsse für die Strompreisbremse bereitzustellen, sofern die Abschöpfung der Überschusserlöse aus der Stromerzeugung hierfür nicht ausreicht. Die erforderlichen Gesetze – Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz – sind am 24. Dezember 2022 in Kraft getreten. Der Schienenverkehr wird – vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung – durch die Energiepreisbremsen ebenfalls entlastet.

## ECKPUNKTE KLIMASCHUTZSOFORTPROGRAMM

Im Koalitionsvertrag ist festgehalten, dass das Klimaschutzgesetz 2022 konsequent weiterentwickelt und ein neues Klimaschutz-Sofortprogramm mit allen notwendigen Gesetzen, Verordnungen und Maßnahmen auf den Weg gebracht werden soll.

Ende Oktober 2022 wurde die Ressortabstimmung für die Eckpunkte eines Klimaschutz-Sofortprogramms eingeleitet. Mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm soll die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren. Der vorgelegte Entwurf der Eckpunkte bündelt die im laufenden Jahr beschlossenen und noch zu beschließenden Maßnahmen, die für den Klimaschutz relevant sind.

Ferner umfasst das Papier Elemente einer Novelle des Klimaschutzgesetzes.

Für den Sektor Verkehr sind neben den Themenfeldern Antriebswechsel Pkw, Antriebswechsel Lkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung sowie Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Stärkung Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert. Eine Verständigung darüber soll innerhalb der Bundesregierung bis zum Frühjahr 2023 abgeschlossen werden.

## KRISE DER ERDGASVERSORUNG

Vor dem Hintergrund der stark verminderten Exporte russischen Erdgases in die Europäische Union hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) am 23. Juni 2022 die Alarmstufe (zweite Warnstufe) des Notfallplans Gas ausgerufen. Außerdem wurden bereits zahlreiche Gesetzesänderungen zur Sicherung der Energieversorgung beschlossen. Nach dem novellierten Energiewirtschaftsgesetz dürfen Kohlekraftwerke, die bereits stillgelegt waren oder in Kürze hierzu vorgesehen sind, an den Strommarkt zurückkehren. Außerdem kann der Verbrauch von Erdgas zur Verstromung begrenzt werden. Allerdings sind Kraftwerke zur Erzeugung von Fahrstrom für Eisenbahnen aufgrund ihrer Systemrelevanz hiervon auszunehmen. Auf der Grundlage des novellierten Energiesicherungsgesetzes können Erdgasversorger bei einer eingeschränkten Importlage außerordentliche Preisanpassungen vornehmen. Um einen Krisenfall zu vermeiden, wurde der Bund ermächtigt, eine Verordnung zum schienenengebundenen Transport von Energieträgern zu schaffen (Energiesicherungstransportverordnung; EnSiTrV). Mit dem LNG-Beschleunigungsgesetz werden Bau und Betrieb von neuen Terminals und Leitungen für den Import von Liquefied Natural Gas (LNG) nach Deutschland erheblich beschleunigt, was der Aufrechterhaltung einer sicheren Erdgasversorgung dient.

## ENERGIESICHERUNGSTRANSPORTVERSORUNG IN KRAFT GETRETEN

Am 30. August 2022 trat die Energiesicherungstransportverordnung in Kraft. Sie hatte zunächst eine Laufzeit von sechs Monaten bis Ende Februar 2023. Mit Zustimmung des Bundesrats wurde die Laufzeit bis zum 31. März 2024 verlängert. Die Verordnung regelt die Repriorisierung von schienenengebundenen Verkehren und ermöglicht insbesondere Eingriffe in bestehende Infrastrukturnutzungsverträge zugunsten von

Energieträgertransporten wie Kohle. Die DB Netz AG hat zur Umsetzung der Verordnung ihre Nutzungsbedingungen geändert.

## MASTERPLAN SCHIENENVERKEHR UND DEUTSCHLAND-TAKT

Als Ergebnis des Zukunftsbündnisses Schiene hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 2020 den Masterplan Schienenverkehr veröffentlicht. Als wesentliches Element geht daraus der Deutschland-Takt hervor. Im August 2021 hatte das BMDV das positive Ergebnis der volkswirtschaftlichen Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt verkündet. Danach sind rund 180 Maßnahmen 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+, zu dem im September 2021 der Abschlussbericht vorgelegt wurde. Am 24. Juni 2022 fand die erste Regionalkonferenz zum Deutschland-Takt in Mainz statt. In diesem Rahmen hat Bundesverkehrsminister Volker Wissing über den Deutschland-Takt und dafür geplante Ausbaumaßnahmen im Südwesten Deutschlands informiert. Weitere drei Regionalkonferenzen folgten in 2022.

Zum 1. Juli 2022 wurde die Stabsstelle Deutschland-Takt im BMDV eingerichtet. Ziele sind die interne und externe Bündelung, die transparente Kommunikation und die Sichtbarkeit aller Aktivitäten des BMDV zum Deutschland-Takt.

## BESCHLEUNIGUNGSKOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Branchenverbände sowie der DB-Konzern waren eingebunden. Die Kommission macht umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Ferner unterstützt die Kommission die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und vom DB-Konzern erarbeitete Liste mit Vorschlägen für kleinere und mittlere Maßnahmen. Schnellere Genehmigungsverfahren speziell für diese Maßnahmen sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden. Dies sind v. a. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau, der Verzicht auf Raumordnungsverfahren sowie die Prüfung von Standards im Artenschutz.



Ferner wird empfohlen, den in der vergangenen Legislatur für die Schiene schon geregelten Katalog planrechtsfreier Maßnahmen zu erweitern und die Plangenehmigung zu stärken. Zum schnelleren Planen und Bauen wird u. a. das für das neue im Bau befindliche Instandhaltungswerk in Cottbus bereits angewendete Partnerschaftsmodell Schiene empfohlen. In diesem Modell wird das Know-how der Bauunternehmen bereits in der Planungsphase eingebunden. Die Kommission stellt eine zu hohe Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur fest und empfiehlt daher eine neue Finanzierungsarchitektur. Hierzu sollen v. a. Finanzierungsquellen zusammengefasst werden, was durch Einrichtung von separaten Schieneninfrastrukturfonds umgesetzt werden soll – darunter ein Fonds zur Finanzierung des Bestandsnetzes und ein Ausbau- und Modernisierungsfonds. In beiden Fonds sollen die Mittel überjährig zur Verfügung stehen. Zur Stärkung der Bundesmittel sollen dabei grundsätzlich auch Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut genutzt werden. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen der Änderung von Gesetzen. Hierzu wird deren Bündelung in einem Moderne-Schiene-Gesetz empfohlen, das Ende 2023 beschlossen werden soll.

## **NACHFOLGE 9-EURO-TICKET**

Bei der Ministerpräsident:innen-Konferenz am 2. November 2022 haben sich Bund und Länder auf die Einführung eines bundesweit gültigen Tickets für den öffentlichen Personennahverkehr unter dem Namen Deutschland-Ticket zum Preis von 49 € pro Monat geeinigt. Das Ticket soll im monatlich kündbaren Abonnement digital vertrieben werden. Bund und Länder beteiligen sich je zur Hälfte an der Finanzierung des Tickets i. H. v. je 1,5 Mrd. € pro Jahr. Die Beteiligten streben eine Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 an.

## **ERHÖHUNG DER REGIONALISIERUNGSMITTEL**

Bundestag und Bundesrat haben im Dezember 2022 das Achte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Damit wurden die Regionalisierungsmittel bereits für 2022 um 1 Mrd. € angehoben. Darüber hinaus wird die bisherige Dynamisierung i. H. v. 1,8 % pro Jahr ab 2023 auf 3 % angehoben. In Summe führt die Gesetzesänderung im Zeitraum 2022 bis 2031 zu zusätzlichen Regionalisierungsmitteln i. H. v. rund 17,3 Mrd. €.

## **SCHAFFUNG EINES HOCHLEISTUNGSNETZES**

Bundesverkehrsminister Volker Wissing und DB-Vorstandsvorsitzender Dr. Richard Lutz haben am 22. Juni 2022 in einer gemeinsamen Pressekonferenz die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes angekündigt. Im Rahmen einer Generalsanierung bündelt der DB-Konzern dafür erstmals auf einem hochausgelasteten Korridor alle geplanten Baumaßnahmen der kommenden Jahre innerhalb einer Streckensperrung.

## **MOBILFUNKVERSORGUNG ENTLANG DER SCHIENENWEGE**

Aktuell steht die Umsetzung der Versorgungsaufgaben aus der 5G-Auktion 2019 im Fokus. Diese sehen u. a. eine bessere Versorgung entlang der Schienenwege vor. Die Eisenbahnen sind nach den Auktionsbedingungen zur Mitwirkung aufgefordert. Der DB-Konzern hat zur Erfüllung dieser Mitwirkungsobliegenheit das Projekt »Masterplan Konnektivität Schiene« initiiert. Im Austausch mit den Mobilfunkunternehmen werden im Projekt zentrale Mitwirkungsbedarfe offengelegt und Einigungen zum Abruf von Mitwirkungsleistungen getroffen. Auch die DB broadband GmbH zahlt mit ihrem weitreichenden Angebot von Glasfaserkapazitäten entlang der Schienenwege auf die Mitwirkung ein und unterstützt damit das Ziel des Bundes, eine umfassende Glasfaserversorgung bis 2030 sicherzustellen. In seiner Gigabitstrategie schreibt der Bund dazu passende Rahmenbedingungen fest und flankiert mit der Initiative »5G am Gleis« einen synergetischen Mobilfunkausbau entlang der Gleise. Die 2021 verabschiedete Novelle des Telekommunikationsgesetzes regelt die Bedingungen zur Mitnutzung von Eisenbahninfrastruktur und sieht als ein neues Ziel der Frequenzregulierung vor, entlang von Verkehrswegen eine unterbrechungsfreie Konnektivität bis möglichst 2026 zu gewährleisten.

2021 hat sich der DB-Konzern mit der Deutschen Telekom und 2022 auch mit Vodafone auf eine Übererfüllung der Versorgungsaufgaben 2019 geeinigt. Es wurde vereinbart, dass die beiden Mobilfunkunternehmen ihr Netz an den DB-Schienenstrecken bis 2026 ausbauen, vorhandene Lücken schließen und die Leistungsfähigkeit ihrer Netze erheblich steigern. Gemeinsam wird ein dreistelliger Millionenbetrag investiert.

## **ÜBERARBEITUNG DER 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. Der Vorschlag zur Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 vorliegen. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im gesamten Schienennetz der Europäischen Union (EU) sowie die Erleichterung für Arbeitgeber im Hinblick auf die Zuweisung von Triebfahrzeugführer:innen zu Einsätzen in verschiedenen Mitgliedsstaaten. Nach einer umfassenden Sektorkonsultation in mehreren Stufen (Call for Evidence im Januar 2022, öffentliche Konsultation September 2022, Experteninterviews und Anhörungen) lassen sich

die kritischen Schwerpunkte der Revision identifizieren. Dies sind im Augenblick die zu definierenden Sprachkompetenzlevelanforderungen, die im Raum stehende Überlegung, eine zweite, europaweite Betriebssprache anzustreben, Änderungen im heute getrennt gehaltenen System von Triebfahrzeugführerschein und Zusatzbescheinigungen sowie das Vorhaben, anstelle einer Richtlinie eine Verordnung zu erlassen.

## **DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE**

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90 % reduziert werden. Zur weiteren Ökologisierung innerhalb des europäischen Verkehrs plant die Europäische Kommission ein umfassendes Maßnahmenpaket, das voraussichtlich im zweiten Quartal 2023 vorgelegt werden soll. Mit unmittelbarer Relevanz für die Schiene soll es Vorschläge für ein effizienteres Kapazitäts- und Verkehrsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr und die Überarbeitung der Richtlinie höchstzulässiger Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr enthalten. Zur Unterstützung der genannten Initiativen soll ein harmonisierter EU-Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen implementiert werden. Die Initiativen werden im Folgenden noch einzeln dargestellt.

### **Harmonisierter Europäischer Rahmen zur Erfassung und Bewertung verkehrsbedingter TreibhausgasEmissionen (CountEmissions EU)**

Die im Rahmen des sog. Greening Transport Package vorge-sehene Initiative soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden und transparente Informationen liefern, die es ermöglichen, Emissionen zu verringern und zu vergleichen. Sie soll eine Entscheidungshilfe für Nutzer:innen und Bürger:innen sein, um das nachhaltigste Verkehrsmittel zu wählen, und so potenzielles Greenwashing verhindern. Auch ein zukünftiges Ecolabelling soll auf der Systematik aufbauen.

Der europäische Schienensektor begrüßt diese Pläne. Die Methodik sollte einheitlich, verbindlich und ohne hohen Aufwand realisierbar sein. Beim DB-Konzern finden die im Transportsektor etablierten Tools EcoPassenger und EcoTransIT World bereits seit Jahren Anwendung. Beide entsprechen der vorhandenen unverbindlichen Richtschnur für den Verkehrssektor, dem Standard EN 16258 für die Treibhausgasbilanzierung. Aktuell wird dieser Standard überarbeitet und soll als ISO 14083 auf einen Weltstandard angehoben werden. Dieser Weltstandard ISO 14083 wäre eine wichtige Grundlage für CountEmissions EU.

## **REVISION DER VERORDNUNG ÜBER DIE LEITLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES**

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Transeuropäische-Verkehrsnetze-(TEN-V-)Leitlinien vorgelegt. Ziel i. S. d. Europäischen Grünen Deals ist es, jetzt die Weichen für eine schnellere Vollendung insbesondere des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050 zu stellen.

Mit dem »erweiterten TEN-V-Kernnetz« sollen bis 2040 zwei neue technische Infrastrukturparameter implementiert werden: auf Personenverkehrsstrecken eine Streckengeschwindigkeit von überwiegend mindestens 160 km/h und im Schienengüterverkehr/Kombinierten Verkehr ein Lichtraumprofil mit einem Standard von mindestens P400. Das Lichtraumprofil bezeichnet standardisierte Querschnitte der Infrastruktur, die den Raum gewährleisten, der für die uneingeschränkte Durchfahrt von Fahrzeugen und Ladungen mit bestimmten Eigenschaften und Abmessungen freizuhalten ist. P400 ist ein Profil, das für 4 m hohe Sattelaufleger geeignet ist. Im Hinblick auf eine effizientere Verzahnung mit den europäischen Schienengüterverkehrskorridoren sieht der Entwurf u. a. Anpassungen der Steuerung (Governance) vor. Unter dem Ratsvorsitz Tschechiens wurde Anfang Dezember 2022 die sog. allgemeine Ausrichtung als Voraussetzung für die weiteren Verhandlungen mit europäischem Parlament und europäischer Kommission angenommen. Das von der Kommission vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030/2040/2050 wird im Kern bestätigt. Zugleich sieht der Kompromiss u. a. weniger strikte Vorgaben bei der Implementierung der TEN-V-Infrastrukturparameter im Vergleich zum Kommissionsentwurf vor. Parallel laufen die Verhandlungen im Parlament. Im Oktober 2022 wurde der Berichtsentwurf vorgelegt. Nach Verabschiedung des TEN-V-Berichts können die Kompromissverhandlungen (Trilog-verhandlungen) beginnen. Der Abschluss der TEN-V-Revision ist spätestens im zweiten Halbjahr 2023 vorgesehen. Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs hatte die Europäische Kommission am 27. Juli 2022 einen delegierten Rechtsakt zur Modifizierung des TEN-V-Verordnungsvorschlags vom 14. Dezember 2021 angenommen. Dieser sieht die Umrüstung der Spurbreite (Fokus auf neue Infrastruktur, Ausnahmen über Kosten-Nutzen-Analysen möglich) auf 1.435 mm und Vorlage eines Migrationsplans innerhalb von zwei Jahren vor; eine Streichung von Russland/Belarus von den indikativen TEN-V-Maps; die Herabstufung der Verbindungen nach Russland/Belarus (Kernnetz zu Gesamtnetz) sowie eine Verlängerung von vier TEN-V-Korridoren (North Sea—Baltic, Baltic—Black—Aegean Sea, Baltic Sea—Adriatic Sea und Rhine—Danube) in Verbindung mit den sog. Solidarity Lanes.

## TRASSENPREISE FÜR 2023 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 28. Februar 2022 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2023 genehmigt. Die Trassenentgelte werden für den Schienenpersonenfernverkehr um 4,0 %, für den Schienengüterverkehr um 2,3 % und für den Schienenpersonennahverkehr um 1,8 % steigen. Die gegenüber den Vorjahren höheren Dynamisierungsraten im Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr ergeben sich daraus, dass nach einer Änderung des §13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) entfallene sonstige betriebliche Erträge aus Infrastrukturanschlussverträgen i. H. v. rund 18 Mio. € in das TPS eingepreist wurden. Der Entgeltgenehmigungsantrag für die Trassenentgelte der Netzfahrplanperiode 2023/2024 wurde Anfang Oktober 2022 durch die DB Netz AG gestellt. Der Bescheid der BNetzA hierzu steht noch aus.

## GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2023

Am 21. September 2022 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Eisenbahn-Regulierungsgesetz [EReG]; EReG-Novelle), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2023 durch Beschluss der Bundesnetzagentur. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2023 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 2,34 % (Schienenpersonennahverkehr) und 4,54 % (Schienenpersonenfernverkehr) genehmigt.

## FESTLEGUNGSVERFAHREN ZUM BAHNSTROMNETZZUGANG

Das bereits 2019 von der Bundesnetzagentur (BNetzA) eingeleitete Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Geschäftsprozesse für den Zugang zum Bahnstromnetz ist Ende Juni 2022 mit der Festlegung zum Abschluss gekommen. Zuvor hatte die BNetzA dem Markt zwei Fassungen für die zukünftigen automatisierten Geschäftsprozesse zur öffentlichen Konsultation gestellt. Mit der Festlegung werden Transparenz und Verbindlichkeit der Zugangsregeln bewirkt und die Datenformate und Kommunikationsfristen für alle Marktpartner (Stromlieferanten, Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Bahnstromnetzbetreiber) verbessert. Auch hat die BNetzA die Verantwortung der Halter der Eisenbahnfahrzeuge gestärkt. Um den Bahnstromnetzbetreiber fristgerecht mit verbindlichen Nutzungsdaten zu versorgen, müssen diese Informationen zukünftig durch die Halter der Fahrzeuge bereitgestellt werden. Hierdurch werden Qualität und Geschwindigkeit der Zugangsprozesse bis hin zur Abrechnung verbessert. In der Rolle des Bahnstromnetzbetreibers begrüßt DB Netze Energie diese Weiterentwicklung. Die Marktteilnehmer sind nun gehalten, die Festlegung bis zum 1. Juli 2026 in ihren IT-Systemen umzusetzen.

# ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

## Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 5.139 Mio. € und lag damit um 2.064 Mio. € (+ 67,1 %) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.075 Mio. €).

Negativ auf die Umsatzentwicklung wirkten sich noch die Corona-Pandemie und die damit Anfang des Jahres einhergehenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens aus. Die Corona-Maßnahmen sowie fehlende Reiseanlässe führten im ersten Quartal 2022 zu hohen Umsatzeinbußen. Positiv wirkte sich eine starke Entwicklung bei innerdeutschen sowie internationalen touristischen Reisen aus, sodass der Umsatz im Gesamtjahr sogar über dem Jahreswert 2019 lag. Zudem war die Umsatzentwicklung durch die Stürme im Januar bis Februar 2022, die Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer und die Streckensperrung Berlin–Hannover im November bis Dezember belastet.

Der BahnCard-Bestand lag über dem Vorjahresniveau. Per 31. Dezember 2022 waren rund 5,1 Millionen gültige BahnCards im Umlauf (per 31. Dezember 2021: 4,6 Millionen). Während sich der Bestand der BahnCard 25 wieder auf Vor-Corona-Niveau befindet, besteht bei BahnCard 50 und BahnCard 100 weiterhin Nachholbedarf.

Im Bereich Bordgastronomie lagen die Erlöse mit 86 Mio. € um 43 Mio. € (+ 100,0 %) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 43 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betrugen im Berichtsjahr 202 Mio. € und lagen somit um 13 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 189 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus mehr DB-internen Firmenreisen sowie Mitarbeitenden-Freifahrten.

## Ergebnisentwicklung

Mit 5.144 Mio. € lag die Gesamtleistung um 2.061 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.083 Mio. €). Die Erhöhung wurde durch die beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 614 Mio. € sind um 1.304 Mio. € und damit deutlich unter den Vorjahreswert gesunken (im Vorjahr: 1.918 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf eine geringere pandemiebedingte staatliche Trassenpreisförderung i. H. v. 519 Mio. € (im Vorjahr: 1.827 Mio. €) zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg um 274 Mio. € auf 3.228 Mio. € (im Vorjahr: 2.954 Mio. €). Diese Erhöhung wurde durch preis- und mengenbedingte Steigerungen der Kosten für die Infrastrukturnutzung von Trassen (vor Trassenpreisförderung) und Stationshalten hervorgerufen. Zudem stiegen die Aufwendungen für die Energie, Miete und Reinigung von Fahrzeugen sowie – infolge des höheren Umsatzes – für Vertriebsprovisionen.

Der Personalaufwand stieg um 74 Mio. € auf 1.259 Mio. € (im Vorjahr: 1.185 Mio. €). Dieser Effekt ist auf den Aufbau des Personalbestands im Jahresdurchschnitt infolge der Wachstumsstrategie Starke Schiene und auf Tarifeffekte, zu denen auch die Corona-Prämie für Mitarbeitende gehört, zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 98 Mio. € auf 511 Mio. € (im Vorjahr: 413 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus dem unterjährigen Zulauf von 22 weiteren ICE-4-Fahrzeugen sowie der Aktivierung von Fahrzeugumbauten und des European Train Control System (ETCS) für die Intercity-2-Züge (KISS).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 654 Mio. € und lagen um 111 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 543 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Vermarktung, Mieten, Gebühren, Betreuung von Reisenden, IT und sonstige Dienstleistungen sowie gestiegene Reise- und Bewirtungskosten. Kompensierend wirkten geringere Kosten für Beratungsleistungen und gesunkene Aufwendungen aus Buchwertverlusten für Verschrottung von Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögensgegenständen.

Das negative Zinsergebnis stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 10 Mio. € auf – 41 Mio. € (im Vorjahr: – 31 Mio. €). Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist im Wesentlichen auf die Aufnahme eines weiteren langfristigen Darlehens mit einem höheren Zinssatz zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von 65 Mio. €, dies lag um 190 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: – 125 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DBAG abgeführt.

## ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatzentwicklung der DB Fernverkehr AG hat die Erwartungen im Berichtsjahr übertroffen. Das Ergebnis nach Steuern im Berichtsjahr weicht positiv von der Prognose ab, bei der von einem leichten Rückgang des Ergebnisses ausgegangen wurde. Die Entwicklung des Berichtsjahres zeigt einen Anstieg des Ergebnisses nach Steuern, resultierend aus dem Erhalt einer weiteren Trassenpreisförderung für die Monate Juni bis Dezember 2022. In der Prognose wurde nur von einer Förderung bis Mai 2022 ausgegangen.

## Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Fernverkehr AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DBAG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Für den DB-Konzern sowie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat im Berichtsjahr die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erholung der Nachfrage von den Folgen der Corona-Pandemie und der anhaltend starken Unterstützung durch den Bund wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Auch Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt und den Ausblick u. a. infolge der Erwartung, dass sich die Erholung von den Folgen der Corona-Pandemie fortsetzen wird, wieder von »negativ« auf »stabil« angehoben. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2022 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 700 Mio. €. Diese wurden mit 287 Mio. € in Anspruch genommen.

Zur Sicherung der Finanzierung im Jahr 2023 ist die DB Fernverkehr AG in Gesprächen mit dem DB-Konzern-Treasury zu langlaufenden Darlehen und ggf. Eigenkapitalfinanzierungen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr aufgrund der steigenden Zinsen verteuert.

Die langfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.104 Mio. € auf 3.829 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.725 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die Aufnahme eines langfristigen Darlehens für die Finanzierung der ICE-4-Fahrzeuge zurückzuführen sowie auf den erstmaligen Ausweis von Verpflichtungen aus abstrakten Schuldanerkenntnissen im Zusammenhang mit Fahrzeugbeschaffungen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten stiegen um 120 Mio. € auf 1.419 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.299 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber DB-Konzernunternehmen.



## Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 738 Mio. € und lag somit deutlich um 464 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 274 Mio. €). Haupttreiber für die positive Entwicklung ist die verbesserte Umsatzlage.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit –1.505 Mio. € um 148 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –1.357 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit sank um 316 Mio. € auf 767 Mio. € (im Vorjahr: 1.083 Mio. €). Im Berichtsjahr kam es zu einer Einzahlung aus der Aufnahme eines weiteren langfristigen Darlehens sowie aus der Verlustübernahme des Vorjahres durch die DB AG.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2022 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

## Investitionen

Im Berichtsjahr überschritten die Brutto-Investitionen mit 1.568 Mio. € das hohe Niveau des Vorjahres um 140 Mio. € (im Vorjahr: 1.428 Mio. €). Die Netto-Investitionen betrugen 1.567 Mio. € (im Vorjahr: 1.428 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen, v. a. im weiteren Zulauf des ICE 4 (Baureihe 412) mit 22 Triebzügen (13-Teiler). Zudem startete im Dezember 2022 der Zulauf der neuen Hochgeschwindigkeitsverkehrs-(HGV-)Züge ICE 3neo (Baureihe 408) mit der Abnahme der ersten vier Triebzüge.

Die Investitionen im Bereich Infrastruktur entfallen im Wesentlichen auf den Ausbau der Werkekapazitäten Berlin-Rummelsburg für den ICE 4, die Erweiterung der Werkekapazität in Hannover für den ICE T und den in den nächsten Jahren zulaufenden ICE L als Nachfolger der EC-Flotte sowie den Start des Neubaus Werk Dortmund-Hafen im Zuge des Ausbaus Starke Schiene.

Das Bestellobligo für Investitionen hat sich mit 4.218 Mio. € per 31. Dezember 2022 deutlich reduziert (per 31. Dezember 2021: 5.789 Mio. €). Dies resultiert hauptsächlich aus der fortlaufenden Auslieferung von ICE-4-Zügen und dem Beginn des Zulaufs der Züge ICE 3neo.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde zum Teil durch die Aufnahme eines langfristigen Darlehens i. H. v. 1.200 Mio. € sowie den Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit finanziert. Zudem erfolgte die Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung.

Das Investitionsvolumen im mittelfristigen Zeitraum wird durch die Innenfinanzierung der DB Fernverkehr AG sowie durch weitere Finanzierungsinstrumente (die DB Fernverkehr AG ist dazu mit dem DB-Konzern-Treasury in Gesprächen) und die Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung gedeckt.

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um 1.341 Mio. € auf 8.049 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 6.708 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 1.439 Mio. € auf 7.602 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 6.163 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen in ICE-4- und in ICE-3neo-Züge zurückzuführen sowie auf den erstmaligen Ausweis von abstrakten Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung des Bestellobligos bei einzelnen Lieferbeziehungen (korrespondierende Verpflichtungen sind in gleicher Höhe unter den Verbindlichkeiten ausgewiesen).

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen nahm in der Folge um 2,6 Prozentpunkte auf 94,5 % (per 31. Dezember 2021: 91,9 %) zu.

Das Umlaufvermögen verringerte sich um 97 Mio. € auf 447 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 544 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um den Abbau der Forderungen gegen die DB AG aus dem Verlustausgleich für das negative Vorjahresergebnis um 125 Mio. € (im Berichtsjahr: 0 Mio. €; im Vorjahr: 125 Mio. €). Teilweise kompensiert wird der Abbau der Forderung durch den Anstieg von Vorratsbeständen u. a. für ICE-4-Züge sowie durch die Auflösung von Wertberichtigungen bei den Vorräten aufgrund der Anpassung der Karenzzeit für die Niederstwertermittlung nach Reichweite.

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank um 2,6 Prozentpunkte auf 5,5 % (per 31. Dezember 2021: 8,1 %).

Das Eigenkapital blieb mit 2.082 Mio. € unverändert (per 31. Dezember 2021: 2.082 Mio. €). Durch den Anstieg der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote auf 25,9 % zurück (per 31. Dezember 2021: 31,0 %).

Die Rückstellungen stiegen um 24 Mio. € auf 273 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 249 Mio. €) infolge von höheren Rückstellungen für Tantiemen, für Fahrgastrechte, für nicht abgewickelte Arbeitsmehreleistungen und für Urlaubsrückstände. Die höheren Zuführungen werden teilweise durch Inanspruchnahme und Auflösungen von Rückstellungen für noch nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen kompensiert. Die Rückstellungen hatten somit per 31. Dezember 2022 einen Anteil von 3,4 % an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2021: 3,7 %).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.224 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2022 bei 5.248 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4.024 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge der Abnahme von ICE-3neo- und ICE-4-Zügen, der erstmalige Ausweis von Verpflichtungen aus Schuldanerkenntnissen von Fahrzeugbeschaffungen sowie höhere Verbindlichkeiten gegenüber dem DB-Konzern. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 5,2 Prozentpunkte auf 65,2 % (per 31. Dezember 2021: 60,0 %).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen erhöhten sich um 93 Mio. € auf 446 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 353 Mio. €) infolge von gestiegenen Ticket-Vorverkäufen. Der Anteil an der Bilanzsumme stieg somit um 0,2 Prozentpunkte auf 5,5 % (per 31. Dezember 2021: 5,3 %).

| BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme  | 31.12.2022   | 31.12.2021   |
|----------------------------------------|--------------|--------------|
| <b>AKTIVA</b>                          |              |              |
| Anlagevermögen                         | 94,5         | 91,9         |
| Umlaufvermögen                         | 5,5          | 8,1          |
| Rechnungsabgrenzungsposten             | 0,0          | 0,0          |
|                                        | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |
| <b>PASSIVA</b>                         |              |              |
| Eigenkapital                           | 25,9         | 31,0         |
| Rückstellungen                         | 3,4          | 3,7          |
| Verbindlichkeiten                      | 65,2         | 60,0         |
| davon zinspflichtige Verbindlichkeiten | 51,2         | 51,4         |
| Rechnungsabgrenzungsposten             | 5,5          | 5,3          |
|                                        | <b>100,0</b> | <b>100,0</b> |
| <b>Bilanzsumme in Mio. €</b>           | <b>8.049</b> | <b>6.708</b> |

## NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

### Qualität

#### PÜNTLICHKEITSENTWICKLUNG UNTER DRUCK

Die Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland hat sich 2022 deutlich verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Hohes Primärstörgeschehen:** Insbesondere im Bereich der Infrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) kommt es v. a. aufgrund der Überalterung und Störanfälligkeit der Anlagen zu einem erhöhten Primärstörgeschehen. Ein Fokusthema waren hierbei die bundesweite Prüfung und der Austausch schadhafter Betonschwellen infolge des Zugunglücks bei Garmisch-Partenkirchen im Juni 2022. Aufgrund des großen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden, die einen negativen Einfluss auf die Betriebsqualität hatten.

- **Hohe Bautätigkeit:** Im Jahresverlauf 2022 gab es zum Teil eine sehr hohe Bautätigkeit insbesondere im hochausgelasteten Engpassnetz, bei gleichzeitig angespannter Infrastrukturkapazität und weiter wachsenden Verkehren. V. a. auf der Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt am Main, der am stärksten belasteten Strecke im ICE-Netz, aber auch im Knoten Hamburg haben umfangreiche Baumaßnahmen zu deutlichen Zusatzverspätungen geführt.
- **Hochbelastete Schienenwege:** Rund 25 % aller Züge durchfahren hochbelastete Schienenwege, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind.
- **Externe Sonderereignisse:** witterungsbedingte Ereignisse, insbesondere die direkte Abfolge mehrerer Stürme in Orkanstärke im Februar 2022, die bundesweit, v. a. aber in Norddeutschland und Nordrhein-Westfalen zum Teil schwere Schäden verursacht haben, sowie eine Vielzahl von Hitzetagen zwischen Juni und August 2022. Darüber hinaus führten gefährliche Ereignisse (u. a. Suizide, Zugkollisionen) und Fremdeinwirkungen (u. a. Diebstahl von Infrastrukturanlagen, Schäden durch Vandalismus und eine gezielte Attacke auf die GSM-R-Infrastruktur in der Region Nord) zu negativen Pünktlichkeitseffekten.
- **9-Euro-Ticket:** Von Juni bis August 2022 hat sich durch die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets die Auslastung im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich deutlich erhöht. Das führte v. a. auf touristischen Strecken und an Wochenenden zu vermehrten Haltezeitüberschreitungen und Zugfolgeverspätungen.
- **Angespannte Personalsituation:** zum Teil örtlich begrenzte u. a. corona- und grippebedingte hohe Krankenzustände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Instandhalter:innen).
- **Gestörte Betriebsprozesse:** Das verringerte Pünktlichkeitsniveau und eine geringe Systemresilienz führen dazu, dass Personal- und Fahrzeugumläufe teilweise nicht mehr im Einklang sind und folglich Instandhaltungszuführungen und Zugbereitstellungen nicht planmäßig erfolgen können.

Der DB-Konzern hat 2022 eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, um die Betriebsqualität nachhaltig zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Überlagert wurde die Wirkung jedoch durch negative Struktureffekte – hohe Bautätigkeit auf hochbelasteten Schienenwegen mit überalterten sowie störanfälligen Infrastrukturanlagen. Aus diesem Grund werden Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die stark in die aktuellen Strukturen eingreifen und über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung beitragen.

Die Pünktlichkeit im Berichtsjahr lag mit 65,2% deutlich unter dem Planwert (80,0%) und unter dem Vorjahr (75,2%).

Die Pünktlichkeit wurde im Vergleich zum Vorjahr in deutlich höherem Umfang durch infrastrukturbelastungsbedingte Verspätungen (Zugfolgekonflikte) beeinträchtigt. Diese haben im Vergleich zum Vorjahr um 41,8% zugenommen. Wesentliche Ursache war das anhaltend hohe Bauaufkommen (u. a. Riedbahn, Knoten Hamburg, Knoten Frankfurt am Main, Berlin–Wolfsburg). Insgesamt waren 52,8% aller Fernverkehrszüge auf ihrem Laufweg von mindestens einer Baumaßnahme betroffen. Infrastrukturstörungen (z. B. bundesweit erforderlicher Austausch von Schwellen infolge des Zugunglücks in Garmisch-Partenkirchen) haben signifikant zugenommen. Durch Züge des Schienengüterverkehrs verursachte Zugfolgekonflikte haben im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls zugenommen (+18,9%).

Hinzu kamen große Einzelstörungen, insbesondere die Güterzugkollision in Leiferde (Landkreis Gifhorn) am 17. November 2022 mit massiven Auswirkungen durch die nachfolgende Streckensperrung Hannover–Wolfsburg (bis Anfang Dezember). An Weihnachten konnte die Pünktlichkeit auf rund 75,6% verbessert werden. Eine geringe Beginnplanmäßigkeit, Verfügbarkeitseinschränkungen von Fahrzeugen und die Unterbesetzung von Stellwerken waren weitere Verspätungstreiber. Positiv auf die Pünktlichkeit wirkte im Jahr 2022 der unterjährige Zulauf neuer Fahrzeuge wie der neuen ICE-4-13-Teiler sowie der ersten ICE 3neo im Dezember.

## DIGITALER PRODUKTIONSVERBUND

Einen wesentlichen Schwerpunkt der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns bildet die Digitalisierung des Bahnbetriebs. Um die Vollständigkeit und Passfähigkeit der Aktivitäten rund um die digitale Transformation im Bahnbetrieb sicherzustellen, wurde im Oktober 2022 die Projekteinheit Digitaler Produktionsverbund (DPV) im Ressort Digitalisierung&Technik des DB-Konzerns geschaffen. Der DPV setzt damit u. a. auf dem Vorprojekt Digitale DB auf. Ziel der Arbeit des DPV ist ein funktionstüchtiger, integrierter und ganzheitlich digitalisierter Systemverbund Bahn. Dieser muss die Harmonisierung der funktionalen und technischen Zielbilder sowie das Ableiten von Projekten und Maßnahmen sicherstellen. Als initialen Schwerpunkt möchte der DPV wesentliche Beiträge zur Erhöhung der Pünktlichkeit und Kapazität, zur Optimierung der Fahrzeugverfügbarkeit sowie zur Senkung der Kosten leisten.

Um die Realisierung dieses Ziels wirksam anzugehen, wird durch den DB-Konzern 2023 ein zusätzliches Budget i. H. v. 135 Mio. € für Digitalisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Das mit diesen Mitteln finanzierte Projektportfolio adressiert alle Verbundprozesse. So werden drei Handlungsebenen angesprochen:

- Mit den Erste-Hilfe-Maßnahmen werden kurzfristig operative Ineffizienzen, z. B. durch die Automatisierung von Schnittstellen, behoben.
- Durch den Aufbau digitaler Plattformen werden die Voraussetzungen für ein optimiertes Digitalsystem, bspw. durch die Bereitstellung von übergreifend nutzbaren Basismodulen, geschaffen.
- Über die schrittweise Weiterentwicklung und Umsetzung des Zielbilds »Digitale DB 2035« wird ein gemeinsames Steuerungs- und Zusammenarbeitsmodell von Geschäftsfeldern und zentralen Funktionen geschaffen.

Neben den mittel- und langfristigen Effekten setzt der DPV stets auch einen Fokus auf eine schnelle und spürbare Wirkungsentfaltung für unsere Kund:innen.

## STEUERUNGSMODELL IM RAHMEN DES UNTERJÄHRIGEN KAPAZITÄTSMANAGEMENTS

Zur Erreichung der verkehrspolitischen Sektorziele der Bundesregierung muss die Kapazität des Schienennetzes deutlich erhöht werden. Entsprechend sieht die Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns den Ausbau der Infrastruktur als zentralen Pfeiler vor. Die damit verbundenen umfangreichen Bauaktivitäten führen in diesen Bereichen zu angespannten Kapazitätssituationen, die in Kombination mit dem prognostizierten starken Verkehrswachstum v. a. bei den bereits vorhandenen Engpässen (Top-Verkehrsknoten und Strecken) zu negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität führen können. Ziel ist, die Wachstumsziele mit Blick auf den Ausbau der Infrastruktur zu realisieren und gleichzeitig die Betriebsqualität auf einem kundenfreundlichen Niveau zu stabilisieren.

Die Planung von großen Baumaßnahmen startet i. d. R. mehr als zehn Jahre vor Baubeginn. Um die Auswirkungen von Baukonstellationen auf die Betriebsqualität zu bewerten, bedarf es belastbarer Daten zu potenziellen Beeinträchtigungen. Die Detailtiefe nimmt dabei immer mehr zu, je näher der Baubeginn rückt – bis hin zu konkreten fahrplanerischen Details etwa 20 Wochen vor Baubeginn. Da zu diesem Zeitpunkt der verbleibende Handlungsspielraum für betriebs- und pünktlichkeitsstabilisierende Maßnahmen stark eingeschränkt ist, werden bereits zum Zeitpunkt der finalen Anmeldung geplanter Baumaßnahmen 31 Wochen vor Baubeginn detaillierte Betrachtungen zur Beurteilung der dann vorherrschenden kapazitiven Situation vorgenommen. Diese erlauben es, betriebliche und qualitative Risiken zu erkennen, zu bewerten und Gegensteuerungsmaßnahmen zu ergreifen. So können Umleiterstrecken rechtzeitig hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit geprüft bzw. verbessert, Angebotsanpassungen aufseiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen ergriffen und bei sehr kritischen Baukonstellationen Verlagerungen von einzelnen Baumaßnahmen vorgenommen werden. Davon ausgehend folgen weitere Quality Gates bis zum tatsächlichen Baubeginn.

Im Ergebnis wird die bereits mehr als zwei Jahre zuvor erstellte überregionale Beurteilung der Auswirkungen einzelner Baumaßnahmen nun auf drei Hauptverkehrskorridoren des hochausgelasteten Schienennetzes nochmals qualitätsgesichert und wenn notwendig konkretisiert, um insbesondere Beeinträchtigungen langlaufender Linien des Schienenpersonen- und -güterverkehrs zu antizipieren und zu reduzieren. Erste positive Effekte dieser Steuerung werden bspw. zu Ostern 2023 erwartet – ein Zeitraum, der üblicherweise von größeren Qualitätseinbußen (u. a. aufgrund von Bauaktivitäten) gekennzeichnet ist.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

Im Berichtsjahr sank die Zufriedenheit mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 74,8 ZI deutlich im Vergleich zum Vorjahreswert (77,8 ZI).

Hauptgründe sind die betrieblichen Rahmenbedingungen (Pünktlichkeit/Unregelmäßigkeiten), die sich zur Jahresmitte deutlich verschlechtert haben. Positiv wirkt sich die Modernisierung der Flotte aus (Hochlauf ICE 4 und Reduktion Intercity 1).

## Mitarbeitende

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Die Anzahl der Mitarbeitenden einschließlich Praktikant:innen der DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2022 betrug 19.136 VZP (per 31. Dezember 2021: 18.660 VZP).

Die Zahl der Mitarbeitenden inkl. Praktikant:innen im Jahresdurchschnitt liegt bei 18.877 VZP (im Vorjahr: 18.823 VZP). Das bedeutet einen Anstieg um 54 VZP.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG/ TARIFVERHANDLUNGEN

Im Mai 2020 hat der DB-Konzern zusammen mit dem Bundesverkehrsminister, der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), dem DB-Konzernbetriebsrat und dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (AGV MOVE) das Bündnis für unsere Bahn unterzeichnet. Vor diesem Hintergrund hat sich der DB-Konzern im September 2020 mit der EVG auf ein umfassendes Tarifpaket verständigt. Das Gesamtpaket umfasst neben Regelungen für moderate Lohnsteigerungen in 2022 und einer Laufzeit bis Februar 2023 zahlreiche Verabredungen zu relevanten Zukunftsthemen. Nach weiteren Verhandlungen verständigte

sich der DB-Konzern sich mit der EVG im Oktober 2021 auf zusätzliche tarifvertragliche Regelungen, die die Vereinbarungen zum Bündnis für unsere Bahn ergänzen:

- Neben einer Entgelterhöhung von 1,5 % zum 1. Januar 2022 beinhalten diese auch einen erweiterten Kündigungsschutz für die Mitarbeitenden. Die Verträge haben eine Gesamtlaufzeit von 24 Monaten bis Februar 2023.

Nach mehreren Verhandlungsrunden hat sich der DB-Konzern mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im September 2021 auf einen Tarifabschluss verständigt:

- So stiegen die Entgelte zum 1. Dezember 2021 um 1,5 % und werden um weitere 1,8 % zum 1. März 2023 erhöht. Insgesamt wurde eine Laufzeit von 32 Monaten von März 2021 bis Oktober 2023 vereinbart.

## MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT

Im Herbst 2022 wurde die sechste DB-konzernweite Mitarbeitendenbefragung unter dem Motto »Teilnehmen – Teil sein« durchgeführt. Rund 200.000 Mitarbeitende weltweit haben die Gelegenheit genutzt, zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Die Beteiligungsquote lag DB-konzernweit bei 59,2 % (2020: 58,5 %). Im Geschäftsfeld Fernverkehr, zu dem die DB Fernverkehr AG gehört, lag die Beteiligungsquote bei 65,9 % (2020: 64,0 %).

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) lag die Mitarbeitendenzufriedenheit im DB-Konzern unverändert auf einem Zufriedenheitsindex-Wert von 3,9. Im Geschäftsfeld Fernverkehr ist die Mitarbeitendenzufriedenheit in der Bewertung von 3,9 (in 2020) auf 3,6 (in 2022) gesunken. Im Jahr 2018 lag die Mitarbeitendenzufriedenheit bei 3,5.

## Ökologie

### SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr ist die Änderung des spezifischen Endenergieverbrauchs auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer) um –23,1 % gesunken (im Vorjahr: –16,8 %). Diese Verbesserung resultiert aus einer wieder steigenden Auslastung und aus der deutlichen Verbesserung der Energieeffizienz durch eine stetige Umstellung der Fernverkehrsflotte auf neue und energieeffizientere Baureihen wie den ICE 4. Des Weiteren wurde mithilfe des Fahrassistenzsystems und der auf eine energieeffiziente Zugfahrt abgestimmten Fahrempfehlungen der Energieverbrauch gesenkt und bei 40 ICE 1 die Drehstromrichter umgestellt. Zusätzlich wurden die Triebfahrzeugführer:innen umfangreich über die energieeffiziente Fahrweise geschult, und durch eine Anpassung des Regelwerks konnte eine höhere Rückspeisequote bei der BR 147 erreicht werden.



## NACHHALTIGKEIT

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns.

Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die seit Juni 2019 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erfüllung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Bedürfnissen der Kund:innen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Zentrales Ziel ist die Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Reisende pro Jahr. Die DB Fernverkehr AG trägt damit wesentlich zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Einsparziele der Bundesregierung für den Verkehrssektor bei. Mit weniger als 1 g Treibhausgasemissionen pro Person und Kilometer zählt der Fernverkehr zu den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln in Deutschland. Bereits seit Januar 2018 fahren alle Kund:innen in den elektrisch angetriebenen ICE- und Intercity/EC-Zügen der DB Fernverkehr AG mit 100 % Ökostrom. Auf den 2 % noch nicht elektrifizierten Strecken der DB Fernverkehr AG, bei denen Kraftstoff weiterhin notwendig ist, kommen bis 2025 vollständig nachhaltige Biokraftstoffe zum Einsatz.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands zu einer nachhaltigen Gesellschaft leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu §289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

## STRATEGIE

Mit der Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der Starken Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es in diesem Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100 % Grünstrom. Dies sind die sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Fernverkehr AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene und deren Umsetzung.
- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
  - Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 auf 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
  - Im öffentlichen Personennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.
  - Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 % im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll sich auf 25 % erhöhen.
  - Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30 % mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern tut, wird am Beitrag zu einer starken Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

## Starke Schiene im Fernverkehr

Die DB Fernverkehr AG leistet als integraler Bestandteil des DB-Konzerns einen wichtigen Beitrag zur Starken Schiene. Zentrales langfristiges Unternehmensziel bleibt die Verdopplung der Reisendenzahl im Schienenpersonenfernverkehr gegenüber dem Jahr 2015 auf 260 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Der Fernverkehr trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und folglich zur Bewältigung des Klimawandels bei. Dafür sind einerseits der Ausbau der Sitzplatzkapazitäten und die Stabilisierung der Produktion notwendig, andererseits ist die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots erforderlich, um Menschen für die Bahn zu begeistern.

Die DB Fernverkehr AG versteht sich als systemrelevanter Anbieter für Mobilitätsdienstleistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Trotz herausfordernder Rahmenbedingungen, wie bspw. allgemeinen Preissteigerungen, Auswirkungen der Corona-Pandemie, des Ukraine-Kriegs sowie Kapazitätsengpässen, erwartet die DB Fernverkehr AG im Zuge der zunehmenden Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene weiterhin mittel- und langfristige Chancen im Markt und hält daher an der langfristigen Wachstumsstrategie fest. Bereits im Berichtsjahr konnten durch zielgruppenspezifische Angebote, vielfältige Marketingmaßnahmen, den Aufbau von zusätzlichem Servicepersonal sowie durch Kapazitätsausweitungen der Flotte die Anzahl der Reisenden und die Auslastung der Züge gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert werden. Zudem führt ein steigendes Umweltbewusstsein zu höherer Nachfrage nach klimaneutraler Mobilität und lenkt Reisende in den Fernverkehr. Vor diesem Hintergrund wird die Realisierung der strategischen Ziele entlang der drei Ausbaufelder der Starken Schiene konsequent vorangetrieben.

Ziel der Starken Schiene ist es, die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, um die Renaissance der Eisenbahn im 21. Jahrhundert voranzutreiben. Aus den drei Ausbaufeldern »Robuster«, »Schlagkräftiger« und »Moderner« der DB-Konzernstrategie Starke Schiene sind der DB Fernverkehr AG insgesamt sieben Ausbausteine zugeordnet, wobei der siebte Ausbaustein Umwelt und 100 % Grünstrom unabhängig von den Ausbaufeldern besteht, um die Aktivitäten zu Umwelt- und Klimaschutz noch mehr in den Fokus der Strategieumsetzung zu rücken.

Der Ausbaustein Ausbau von Flotte und Werken (Robuster) unterstützt maßgeblich das Unternehmensziel, 260 Millionen Reisende pro Jahr befördern zu können. Die DB Fernverkehr AG modernisiert und vergrößert ihre Fahrzeugflotte und steigert dadurch die Sitzplatzkapazität. Bis 2027 plant die DB Fernverkehr AG, jährlich durchschnittlich 1 Mrd. € in insgesamt über 250 neue Züge zu investieren und über 100 ältere Fahrzeuge grundlegend zu überholen. Im Dezember 2021 wurde u. a. ein Vertrag zum Abruf von 43 weiteren ICE 3neo zum Ausbau der Fahrzeugflotte abgeschlossen. Mit den bereits im Juli 2020 bestellten 30 ICE 3neo wächst die Flotte dieses Fahrzeugtyps auf 73 Fahrzeuge an. Die Anzahl der Sitzplätze für Fahrgäste der DB Fernverkehr AG steigt mit den neuen Zügen um weitere 32.000 Sitze an. Die ersten der neuen ICE 3neo sind bereits seit Dezember 2022 im Einsatz. Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr erstmals der neue ICE L präsentiert. Voraussichtlich ab Herbst 2024 werden die ersten der 23 Züge dieser Baureihe die Flotte der DB Fernverkehr AG schrittweise verstärken. Auch wurde im Berichtsjahr im Projekt zur Beschaffung von Hochgeschwindigkeitszügen der neuesten Generation ein weiterer Meilenstein erreicht: Alstom Transport Deutschland und Siemens Mobility wurden beauftragt, gemeinsam mit der DB Fernverkehr AG voneinander unabhängig jeweils ein Fahrzeugkonzept zu entwickeln. Die neue Zuggeneration soll ab Anfang der 2030er-Jahre zum Einsatz kommen, um die Fernverkehrsflotte konsequent zu modernisieren, ältere Züge zu ersetzen und mit Blick auf stark wachsende Fahrgastzahlen die Flotte weiter zu verstärken. Die aktuell laufende Generalüberholung und Modernisierung von insgesamt über 150 älteren ICE 1, ICE 3 und ICE T bis voraussichtlich 2025 trägt zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit bei und sorgt für mehr Komfort an Bord der Züge. Zum Ende des Berichtsjahres waren bereits mehr als 60 generalüberholte ICE im Einsatz. Um für eine insgesamt größere Flotte entsprechende Instandhaltungskapazitäten bereitzustellen, wurden im Berichtsjahr die Vorbereitungen für Werkeneubauten in Nürnberg sowie am

Standort Dortmund-Hafen weiter vorangetrieben. Ergänzend wurden die Gleis- und Instandhaltungskapazitäten in den bestehenden Werken weiter ausgebaut. Die fünfgleisige Halle des ICE-Werks Berlin-Rummelsburg wurde im Berichtsjahr um 200 m verlängert, sodass hier bis zu 400 m lange Züge, wie der XXL-ICE-4, oder zwei kürzere Züge hintereinander auf einem Gleis instand gehalten werden können. Ergänzt wird der Aus- und Neubau der Instandhaltungswerke durch Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung. An den Werkestandorten in Hamburg und München starteten im Berichtsjahr die Bauarbeiten für zwei neue E-Check-Hallen zur teilautomatisierten Instandhaltung.

Mithilfe des Ausbausteins 100.000 Mitarbeitende (Robuster) sollen Mitarbeitende für betriebs- und servicekritische Stellen gewonnen werden, deren Besetzung aufgrund des demografischen Wandels und durch den Ausbau des Produktionssystems noch relevanter wird. Eine nachhaltige Personalbedarfsplanung unterstützt die langfristige Wachstumsstrategie dabei. Im Berichtsjahr wurden insgesamt rund 2.300 neue Mitarbeitende eingestellt. Neben Nachbesetzungen durch altersbedingte Abgänge und Fluktuation hat die DB Fernverkehr AG rund 850 neue Servicemitarbeitende rekrutiert, um den persönlichen Service im Sinne der Reisenden zu verbessern. Insgesamt liegt der Fokus der Recruiting-Aktivitäten in der schnellen und qualifizierten Besetzung betriebs- und servicekritischer Stellen, v. a. Triebfahrzeugführer:innen, Bordpersonale sowie Mitarbeitende in der Instandhaltung und Bereitstellung. Darüber hinaus wird kontinuierlich an der Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterzufriedenheit gearbeitet. Bspw. erfolgt durch den Einsatz innovativer IT-Tools eine stärkere Berücksichtigung der Mitarbeitendenwünsche bei der Einsatzplanung, wodurch eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben ermöglicht wird.

Im Ausbaustein Stabile Prozesse (Schlagkräftiger) sollen verbesserte Prozesse dafür sorgen, dass alle Fernverkehrszüge mit höchster Qualität und gleichzeitig zu wettbewerbsfähigen Kosten betrieben werden können. Zur Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und -qualität wird die Materialbedarfsplanung und -disposition weiter digitalisiert und optimiert. Durch moderne IT und eine End-to-End-Betrachtung sollen Prozesse stabilisiert und die DB Fernverkehr AG schlagkräftiger gemacht werden. Mit der voranschreitenden Digitalisierung der Produktionssysteme und Optimierung von Prozessen wird langfristig die Erreichung des Pünktlichkeitsziels des Fernverkehrs verfolgt. Zudem wurde im Berichtsjahr durch kurzfristig wirksame Maßnahmen auf operative Herausforderungen reagiert, um die Pünktlichkeit zu stabilisieren. So

wurden u. a. die Zuverlässigkeit der angebotenen Verbindungen sowie die Pünktlichkeit der Reisenden am Zielbahnhof erhöht, indem in den Fahrplanmedien großzügigere Umsteigezeit eingeplant wurde. Durch die Entwicklung und Einführung eines übergreifenden, integrierten und leistungsfähigen IT-Systems – der Produktionsplattform – wurde die Leistungsfähigkeit der Planung und Steuerung im Fernverkehr zusätzlich verbessert. Aufbauend auf den durch die Produktionsplattform geschaffenen Grundlagen wurden im Berichtsjahr weitere Initiativen zur Digitalisierung der Produktion angestoßen, bspw. die Entwicklung eines effizienten Produktionssystems, von der Flottenplanung bis zur Leistungserbringung im Werk, zur digitalen Unterstützung von Dispositionsentscheidungen. Mit der bundesweiten Ablösung des Mobile Terminals (MTx) zur Ticketkontrolle durch eine App-basierte Lösung wurde der Arbeitsalltag des Bordpersonals einfacher und moderner gestaltet. Zugbegleiter:innen können über die neue Anwendung auf ihrem dienstlichen Smartphone Tickets scannen und Gäste einchecken – das Mitführen eines separaten Kontrollgeräts entfällt. Darüber hinaus wurden bestehende IT-Anwendungen für Zugbegleiter:innen besser miteinander vernetzt und an die Bedürfnisse der Mitarbeitenden angepasst.

Durch den Ausbaustein Deutschland im Takt (Moderner) erfolgt eine Angebotsausweitung, insbesondere über eine Takterhöhung zwischen Metropolen sowie die direkte Anbindung von mehr Menschen in Regionen an den Fernverkehr. Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke zwischen Wendlingen und Ulm im Dezember des Berichtsjahres wurde die Reisezeit zwischen Stuttgart und München um rund 15 Minuten verkürzt und gleichzeitig das tägliche Angebot zwischen den beiden Städten um rund 20 auf 90 Fahrten erhöht. Durch neue Direktverbindungen zum Flughafen Frankfurt am Main sowie durch den Ausbau von Nachtzugverbindungen wurden weitere umweltfreundliche Alternativen zum Kurzstreckenflug geschaffen. Besonders Reisende aus Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt profitieren von den neuen Nachtzuglinien im Intercity-Sitzwagen zwischen Zürich und Berlin bzw. Prag. Insgesamt sind 41 deutsche Städte in Kooperation mit europäischen Partnern an das europäische Nachtzugnetz angebunden. Reisende profitieren zudem davon, dass die Stadt Chemnitz wieder an das Fernverkehrsnetz angeschlossen ist. Auch die Direktverbindung zwischen Berlin und Westerland (Sylt) wurde im Berichtsjahr dauerhaft in den Fahrplan aufgenommen.

Ziel des Ausbausteins Digitale Plattformen – DB Navigator (Moderner) ist es, den digitalen Vertrieb weiterzuentwickeln, um die Fahrgäste bei ihrer Reise bestmöglich zu unterstützen. Die digitalen Angebote sollen noch einfacher, konsistenter und ansprechender für ein verbessertes Erlebnis der Kund:innen sorgen. Der DB Navigator soll als eine der führenden Plattformen für ein durchgängiges Reiseerlebnis mit innovativer, ganzheitlicher Nutzererfahrung weiterentwickelt und ausgebaut werden. Seit dem Berichtsjahr können Reisende mit dem Next DB Navigator und der neuen Website [next.bahn.de](https://next.bahn.de) einen ersten Einblick in die neuen Systeme erhalten. Die neue Plattform bietet eine optimierte Benutzerführung sowie ein verbessertes Design und soll zukünftig die bestehenden Systeme ablösen und eine schnellere Weiterentwicklung ermöglichen.

Im Ausbaustein Smarte Services (Moderner) entwickelt sich die DB Fernverkehr AG mit dem Gastgeberkonzept über digitale und persönliche Services weiter und stellt sich wettbewerbsfähig auf. Nach über 30 Jahren bekommen die Fernverkehrszüge ein neues Innenraumdesign, das im Berichtsjahr vorgestellt wurde und ab Winter 2023 im Einsatz sein wird. Ziel des neuen Innenraumdesigns ist es, noch mehr Menschen für das Bahnfahren zu begeistern und für sie eine Wohlfühl-atmosphäre zu schaffen. Auch wurde im Berichtsjahr die Konnektivität in den Zügen weiterentwickelt. In der Fahrzeugflotte sind alle ICE und der überwiegende Teil der Intercity-Flotte mit WLAN ausgestattet. Zusätzlich wird der Mobilfunkempfang an Bord von neuen Baureihen, wie dem im Berichtsjahr vorgestellten ICE L, dank mobilfunkdurchlässiger Fensterscheiben verbessert.

Durch die Ausweitung des Funktionsumfangs des Komfort Check-in wurde auch in diesem Bereich mit dem 50-millions-ten Komfort Check-in ein wichtiger Meilenstein erreicht. Mit dieser positiven Entwicklung wird auch dem Bedeutungsgewinn kontaktloser und digitaler Prozesse Rechnung getragen. Mit der Modernisierung und Digitalisierung des Statusprogramms Bahn-Bonus wurde die Eintrittsschwelle zu den Statusleistungen deutlich gesenkt. Die drei neuen Statuslevel Silber, Gold und Platin schaffen zudem mehr Anreize für Reisende, häufiger die klimafreundliche Bahn zu nutzen. Komplettiert wird das Serviceangebot durch moderne DB Lounges, die den Fahrgästen das Wohlfühlen am Bahnhof erleichtern. So wurden im Berichtsjahr die neu gestalteten Lounges in Düsseldorf, Dresden, Frankfurt am Main Hauptbahnhof und Hannover sowie die Comfort Lounge in Berlin eröffnet. Damit sind seit Start der Umbaumaßnahmen bereits mehr als die Hälfte der 15 DB Lounges nach dem neuen Konzept umgestaltet. Auch das Kundenerlebnis in Reisezentren wird verbessert, um digitalen Kundenbedürfnissen und höheren Ansprüchen

an die Servicequalität noch besser gerecht zu werden. Im Berichtsjahr wurde in Düsseldorf mit dem Umbau des ersten Reisezentrums nach dem neuen Konzept Reisezentrum+ begonnen. Durch die Kombination von persönlicher Beratung und einfachen digitalen Lösungen, wie bspw. intelligenten Wartezeitprognosen, geht das neue Reisezentrum auf sich wandelnde Kund:innenbedürfnisse ein und steigert gleichzeitig die Attraktivität des Arbeitsplatzes für Mitarbeitende. Weiterhin wurde geschäftsfeldübergreifend gemeinsam mit DB Connect und DB Vertrieb an dem Angebot eines flexiblen und nachhaltigen Mobilitätsbudgets als Firmenwagenalternative für Geschäftskunden gearbeitet. Ziel ist es, durch ein attraktives Angebot und einen einfacheren Zugang zu nachhaltiger Mobilität ein marktfähiges Produkt für Unternehmen bzw. ihre Mitarbeitenden zur flexiblen Nutzung öffentlicher und geteilter Mobilitätsmittel als Alternative zum klassischen Firmenwagen zu schaffen. Im Berichtsjahr wurde mit der vertrieblischen Ansprache der ersten Geschäftskunden für das Produkt begonnen. Des Weiteren wurden Piloten für On-Demand-Shuttles und Mietwagen-Bundles – zur Verknüpfung neuer und bestehender Mobilitätsangebote, zum Abbau von Anschlussbarrieren vor und nach der Zugfahrt sowie zur Entwicklung attraktiver Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebote – durchgeführt und weitere Piloten für 2023 vorbereitet. Seit dem Berichtsjahr ist die DB Fernverkehr AG zusätzlich erster intermodaler Partner der Star Alliance und ermöglicht so durch die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger Zug und Flugzeug ein noch komfortableres Reiseerlebnis. Reisende können dadurch bspw. kombinierte Tickets für ihre Flug- und Zugverbindungen über alle Fluggesellschaften der Star Alliance buchen.

Durch den Ausbaustein Umwelt und 100 % Grünstrom soll zusätzlich der Umwelt- und Klimaschutz vorangetrieben und dadurch die Positionierung der DB Fernverkehr AG als nachhaltiger Verkehrsträger weiter gestärkt werden. Als Vorreiter einer grünen Mobilität in Deutschland sind Umwelt- und Klimaschutz für die DB Fernverkehr AG eine Selbstverständlichkeit. Seit Sommer des Berichtsjahres fahren die Züge des Sylt Shuttles und des Sylt Shuttle plus zwischen Westerland und Niebüll bereits vollständig mit einem klimafreundlichen und nachhaltigen Biokraftstoff. Darüber hinaus sind alle neuen Instandhaltungswerke, wie das Werk Köln-Nippes, klimaneutral. Weitere Maßnahmen für mehr Nachhaltigkeit flankieren diese Aktivitäten, bspw. wurde das gastronomische Angebot an Bord neu ausgerichtet. Seit März des Berichtsjahres sind mehr als 50 % der angebotenen Speisen vegetarisch oder vegan.



## WEITERE INFORMATIONEN

### Hochleistungsnetz

Im Juni 2022 haben das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (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 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 drei entscheidende und neue Elemente:

- Bündelung aller künftigen anstehenden Baumaßnahmen über Gewerke hinweg,
- Erhöhung der (Rest-)Leistungsfähigkeit und
- garantierte Baufreiheit für mindestens fünf Jahre.

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 Schienennetz übertragen werden.

Die Generalsanierung des ersten Schienekorridors wird 2024 mit der Riedbahn (Strecke Mannheim—Frankfurt am Main) starten. Für 2025 wurden die Abschnitte Emmerich—Oberhausen sowie Hamburg—Berlin ausgewählt. Die Auswahl der weiteren Sanierungen in den Jahren 2026ff. und die konkrete Umsetzung sollen in enger Abstimmung mit dem Schienensektor und der Wirtschaft erfolgen. Durch die Generalsanierungen werden sich die Zuverlässigkeit und (Rest-)Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sukzessive erhöhen und die Pünktlichkeit verbessern.

Um die Betriebslage bis zum Start der Generalsanierung bereits unmittelbar zu stabilisieren und zu verbessern, hat der DB-Konzern das jährliche präventive Instandhaltungsbudget um einen deutlichen dreistelligen Millionenbetrag erhöht. Die benötigten Sperrungen werden vermehrt in vorher getaktete Sperrzeiten integriert, um damit unterjährige Umplanungen und Störungen zu reduzieren. Mit einer frühen und umfassenden Kommunikation sorgt der DB-Konzern für mehr Planbarkeit bei den Aufgabenträgern, den Eisenbahnverkehrsunternehmen und deren Kund:innen.

### Zugunglück bei Garmisch-Partenkirchen

Am 3. Juni 2022 kam es zu einem tragischen Zugunfall in Burgrain bei Garmisch-Partenkirchen, bei dem fünf Menschen starben und mehrere Menschen verletzt wurden. Der DB-Konzern ist tief betroffen von dem Unglück; unsere Gedanken gelten den Verstorbenen und Verletzten sowie deren Angehörigen und Freund:innen. Der DB-Konzern unterstützt die ermittelnden Behörden vollumfänglich bei den Untersuchungen der Unfallursache.

### Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Von Juli bis Ende August 2022 hatten Expert:innen des DB-Konzerns innerhalb weniger Wochen vorsorglich bundesweit rund 200.000 Schwellen eines bestimmten Bautyps und Herstellers überprüft. Ende August 2022 wurden die Inspektionen beendet. Die Arbeiten erfolgten vorsorglich, da im Zusammenhang mit dem Unfall bei Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022 auch Schwellen eines bestimmten Bautyps von den ermittelnden Behörden geprüft werden. Überall dort, wo die Expert:innen Auffälligkeiten entdeckten, hat der DB-Konzern umgehend reagiert: Züge fuhr langsamer über die betroffenen Schwellen. Vereinzelt mussten auch Streckenabschnitte gesperrt werden. Die Erneuerung der als schadhaft identifizierten Schwellen kommt wie geplant voran – der DB-Konzern hat bis Ende 2022 über 80 % der daraus folgenden Einschränkungen behoben.

Die Ergebnisse der durch den DB-Konzern dahin gehend eingeleiteten materialtechnischen Untersuchungen und technischen Gutachten unabhängiger Prüfinstitute legen nahe, dass ein Herstellungsfehler vorliegen könnte: Die Schwellen weisen teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit auf. Weitere Detailuntersuchungen zeigen zudem, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden sein könnte. Aufgrund dieser neu gewonnenen Erkenntnisse untersucht der DB-Konzern derzeit bundesweit weitere rund 130.000 Betonschwellen weiterer Hersteller mit der gleichen Gesteinsart.

Der DB-Konzern ersetzt allen betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen den tatsächlich eingetretenen Schaden, der diesen im Zusammenhang mit den Schwelleninspektionen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht.

## Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Nach der Havarie in der Oströhre des Tunnels Rastatt laufen seit 2018 vorbereitende Arbeiten zur Sanierung des Tunnels. Seit 2017 läuft außerdem auch das zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt (ARGE) vereinbarte Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit. 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 im Frühjahr 2023 an. Der Weiterbau wurde vom Schlichtungsverfahren entkoppelt und im Dezember 2021 der Tunneldurchschlag bei der Weströhre erreicht. Die Rheintalbahn ist temporär umverlegt, um die havarierte Oströhre sanieren zu können. Mit den von der Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden – in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen – erste Vergleiche geschlossen. Die ARGE und ihre Versicherungen tragen die mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbarten Vergleichszahlungen zunächst in Höhe des Vorschlags des juristischen Gutachters.

## NACHTRAGSBERICHT

### Zusammenlegung Vertrieb Fernverkehr

Aktuell laufen Vorbereitungen, das Ressort Vertrieb Fernverkehr der DB Vertrieb GmbH und das Ressort Marketing der DB Fernverkehr AG zusammenzulegen. Eine solche Neustrukturierung würde innerhalb des Personenverkehrs des DB-Konzerns umgesetzt.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Fernverkehr AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Fernverkehr AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

### Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kund:innen. Durch ein verlässliches, enger getaktetes Angebot, sowohl zwischen den Metropolen als auch in der Fläche, sehen wir Chancen, noch mehr Menschen vom Verkehrsmittel Bahn zu überzeugen. Die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken ist eine Voraussetzung dafür. Deutschlands selbst gesteckte Klimaziele sowie das Umdenken in der Bevölkerung zu einem umweltbewussteren, nachhaltigeren Lebensstil sehen wir als Chance für den Verkehrsträger Bahn und die DB Fernverkehr AG. Durch die Modernisierung unserer Flotte, die weitere Verbesserung unserer Reisendeninformation sowie die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern möchten wir den Menschen den Umstieg auf die Bahn erleichtern. Dies begleiten wir bspw. durch strategische Partnerschaften sowie entsprechende Mobilitätsangebote, z. B. an Geschäftskunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kund:innen.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

## Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Die Entwicklung der DB Fernverkehr AG ist stark abhängig von der Nachhaltigkeit sowie der Geschwindigkeit des Erholungsprozesses der Nachfrage nach der Corona-Pandemie, da dieser eine fundamentale Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation zukommt. Darüber hinaus kann die aktuell sehr volatile Entwicklung der Energiepreise bedeutsamen Einfluss auf die Ertragslage der Gesellschaft haben. Bei der betrieblichen Performance kann erhöhte bzw. ungeplante Bautätigkeit im Schienennetz zu Einschränkungen und in Konsequenz zu wirtschaftlichen Einbußen führen.

Risiken für die DB Fernverkehr AG liegen v. a. in den folgenden Bereichen:

- **Produktion und Technik:** Betriebsstörungen und daraus resultierende Verspätungen oder Zugausfälle haben eine erhebliche Auswirkung auf die von den Kund:innen wahrgenommene Leistungsqualität. Diesem Risiko begegnen wir mit der systematischen Wartung unserer Fahrzeuge und technischen Einrichtungen und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse.

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuglieferungen nicht eingehalten, kann es vorübergehend zu Einschränkungen im Leistungsangebot infolge einer zu geringen Fahrzeugreserve kommen. Zusätzlich müssen die Produktionsmittel im Schienenverkehr den sich ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Einzelne Baureihen oder Wagentypen dürfen möglicherweise gar nicht oder nur unter Auflagen eingesetzt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt.

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

- **Digitalisierung:** 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-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kund:innendaten.

Dem begegnet der DB-Konzern u. a. durch ein vorausschauendes 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. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework.

- **Absatzmarkt:** Im Fernverkehr stehen wir in einem intensiven intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Dies wird v. a. getrieben durch die Entwicklung der Benzinpreise. Aus der Liberalisierung des Fernbusverkehrs resultiert eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs im Fernverkehr. Zudem verschärft sich das Wettbewerbsumfeld durch Angebote von sog. Billigfliegern und Sharing-Angebote im Rahmen der fortschreitenden Digitalisierung. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend die Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch die Kund:innen versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem sprechen wir mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukund:innen an. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.
- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Fernverkehr AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich verfügbares Einkommen, Zahl der Erwerbstätigen) von Bedeutung.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- **Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.
- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- Zusätzlich existieren für die DB Fernverkehr AG die folgenden Risiken:
  - **Personalrisiken,** u. a. durch höhere Tarifaabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. In 2023 anstehende Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.
  - **Beschaffungs-/Energiemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
  - **IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken,** z. B. in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

- **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.
- **Übrige Risiken,** z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

## Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Fernverkehr AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Fernverkehr AG dreimal im Jahr berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

## Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Per 31. Dezember 2022 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG für das Folgejahr in den Bereichen Beschaffungs- und Energiemarkt, Produktion und Technik sowie Konjunktur, Markt und Wettbewerb. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr, ausgenommen Corona, v. a. durch Risiken infolge des Krieges in der Ukraine stark erhöht.

Der durch den Krieg in der Ukraine verursachte enorme Anstieg der Energiepreise, v. a. der Strompreise, sowie die stark angestiegene Inflation haben massive Auswirkungen auf die Ergebnissituation der DB Fernverkehr AG. Die Rohstoff- und Kapitalmärkte sind darüber hinaus weiterhin hohen Schwankungen und Unsicherheiten unterworfen. Dies gilt auch für die weitere wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland einschließlich der sich abzeichnenden Rezession.

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.



# PROGNOSEBERICHT

Die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands wird 2023 weiterhin von den negativen Effekten des Ukraine-Kriegs beeinflusst. Infolge von Beeinträchtigungen der Lieferketten, Unsicherheiten bei der Energieversorgung und hohen Inflationsraten, die den privaten Konsum belasten, wird von einem leichten Rückgang der Wirtschaftsleistung ausgegangen. Stützend wirkt eine weitere Erholung von den coronabedingten Eintrübungen, insbesondere in der ersten Jahreshälfte. Veränderungen der Arbeitsformen (z. B. mehr Homeoffice) und die Substitution von Geschäftsreisen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie in großem Umfang etabliert. Im Personenverkehr ist daher insgesamt noch nicht wieder von einer Rückkehr auf den Vorkrisen-Wachstumspfad auszugehen.

Es wird davon ausgegangen, dass mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs weiter bestehen bleiben. Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güter- und Personenverkehr mit sich bringen, werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Hierzu zählen neben der Belastung mit Schadstoffen v. a. ein hoher Flächenbedarf, den viele Städte dem Auto nicht mehr zugestehen wollen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs ist u. a. die Einführung des deutschlandweit gültigen 49-Euro-Tickets zum 1. Mai 2023 als Nachfolgeangebot für das 9-Euro-Ticket.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2023 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wo sich Investitionen oftmals erst nach vielen Jahren durch schnellere und stabilere Verbindungen auszahlen.

Unsicherheiten bestehen aus der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie sowie dem weiteren Verlauf des Ukraine-Kriegs.

## Konjunkturelle Aussichten

Das hohe Niveau bei Energie- und Einkaufspreisen wird das Wachstum der Wirtschaftsleistung in Deutschland bis weit in das Jahr 2023 hinein belasten, insbesondere in den energieintensiven Branchen. In Deutschland wirkt sich dies aufgrund des hohen Anteils industrieller Fertigung stark aus. Es wird weiterhin sowohl von angebots- als auch nachfrageseitigen Disruptionen ausgegangen. Auf der Angebotsseite werden die hohen Kosten Unternehmen belasten und sie teilweise dazu zwingen, ihre Produktion einzuschränken. Nachfrageseitig wird die Kaufkraft privater Haushalte infolge niedrigerer Reallöhne sinken. Auch die Investitionen von Unternehmen werden aufgrund der hohen Unsicherheit und des Kostendrucks sinken. Eine spürbare Erholung der konjunkturellen Entwicklung wird frühestens für die zweite Jahreshälfte 2023 prognostiziert.

In Europa werden sich 2023 weiterhin die hohe Inflation sowie die Maßnahmen der Europäischen Zentralbank (EZB) zur Bekämpfung der Inflation auswirken. Die hohen Preise für Energie, Materialien und Vorleistungsgüter sowie der zunehmende Fachkräftemangel belasten insbesondere Länder mit einem hohen Anteil industrieller Fertigung wie Deutschland. Allerdings wird Deutschland weniger als andere Länder durch die steigenden Zinsen für Staatsschulden getroffen. Ein hohes Risiko ist, dass Länder mit einer höheren Verschuldung wie z. B. Italien und Griechenland durch die hohen Zinsen wie schon während der Euro-Krise übermäßig belastet werden. Es ist zu erwarten, dass die Verschuldungssituation der Länder stärker in den Fokus der Finanzmärkte gerät. Aus diesem Grund wird erwartet, dass die EZB weiterhin Anleihen aus diesen Ländern aufkauft, trotz eines allmählich sinkenden Anleihebestands.

## Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehr ist 2023 mit einer spürbaren weiteren Erholung im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei zudem von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot profitieren.

Wir gehen davon aus, dass umweltfreundliche Verkehrsträger mit gezielten Maßnahmen zusätzlich gefördert werden. Unser Fokus liegt daher weiterhin auf dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Marktanteilssteigerung der Schiene im intermodalen Wettbewerb.

Für den Fernverkehr gehen wir auch zukünftig v. a. von einem Nachfrageboom im Freizeit- und Urlaubsverkehr aus. Zusätzlich legen Unternehmen verstärkt Wert auf klimafreundliches Reisen. Gezielte Förderungsmaßnahmen für Geschäftsreisende könnten weitere Anreize setzen, um vom Individualverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2023 verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Finanzielle Schwächen und strategische Neuausrichtungen einzelner Anbieter machen eine Konsolidierung in Teilen des Mobilitätsmarktes wahrscheinlich. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten wird jedoch langfristig Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs, bleiben.

Der innerdeutsche Luftverkehr steht angesichts einer noch immer geringeren Nachfrage, klimapolitischer Maßnahmen sowie eines im Vergleich zum Vor-Corona-Niveau stark ausgedünnten Angebots vor einer langwierigen Erholung. 2023 wird voraussichtlich wieder nur ein Teil der Verluste der ersten beiden Pandemiejahre aufgeholt. Das Wachstum im deutschen Luftverkehr wird im Vergleich zu vielen anderen europäischen Ländern wahrscheinlich deutlich langsamer ausfallen.

## **Beschaffungsmärkte bleiben 2023 voraussichtlich unter Druck**

Als Basisszenario erwarten wir für 2023 weiterhin kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die weiterhin hohen Energiepreise (Gasmarkt) und die stark volatilen Rohstoffmärkte in der Produktion auf Preise auswirken. Die Erzeugerpreise verharren aktuell auf einem deutlich höheren Level, bedingt durch Inflation und Rohstoffpreise. Prognosen sehen eine Stabilisierung der Märkte für 2023 auf einem deutlich höheren Niveau als vor dem starken Anstieg in 2021 voraus.

Die Klimaschutzbestrebungen beschleunigen den Strukturwandel im Energiesektor. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien dürfte Preisausschläge am Stromspotmarkt aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit weiter verstärken. Während auf der Produktionsseite der Ausstieg aus der Kernkraft- und Kohleverstromung das Potenzial für höhere Preise birgt, werden die Entwicklungen im Mobilitätssektor die Nachfragedynamik maßgeblich beeinflussen. Auf lange Sicht sollte nach erfolgreicher Umstellung auf erneuerbare Energien eine günstige Energiequelle zur Verfügung stehen, der jedoch die Aufwendungen für den dringend erforderlichen Ausbau der Netze und der Speicher gegenüberstehen.

Für 2023 bleibt abzuwarten, ob sich der Nachfragerückgang bei den Erzeugern aufgrund der Inflation Ende 2022 weiter fortsetzt und welche Auswirkungen hieraus entstehen. Zu erwarten ist außerdem ein weiterhin bestehendes verknapptes Angebot bei Schlüsselprodukten wie z. B. Chips und Rohstoffen (bspw. Eisenerz, Papier). Die Lage am Gasmarkt in Deutschland und Europa wird voraussichtlich angespannt bleiben. Aufgrund des Ukraine-Kriegs besteht das Risiko eines weiteren Anstiegs der Preise für Strom, Kohle und Rohöl nach wie vor. Ein Ende dieser Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Auf der Förderseite könnte es zu Ausfällen und damit einer weiteren Angebotsverknappung kommen.

## **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2023 ist hier eine zunehmende Dynamik im Vergleich zum Vorjahr zu erwarten.

Zudem sind für 2023 weiterhin positive Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung (wie z. B. des Deutschland-Tickets) zu erwarten.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2023

Die Geschäftsentwicklung der DB Fernverkehr AG wird im Geschäftsjahr 2023 voraussichtlich noch spürbarer durch die Auswirkungen der Energie- und Beschaffungspreissteigerungen beeinflusst werden.

Trotz einer möglichen Rezession werden DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, umgesetzt, um ein langfristiges Wachstum als Voraussetzung für eine Verkehrswende sicherzustellen.

- **Pünktlichkeit:** Im Jahr 2023 wird das Pünktlichkeitsziel mit Hinblick auf die weiter stark anhaltenden Baumaßnahmen im Netz auf 75,2% angepasst. Die Zielerreichung ist aufgrund der hohen Bauaktivität und hohen Auslastung im Netz weiterhin sehr ambitioniert. Die DB Fernverkehr AG wird durch die Erhöhung der Fahrzeugqualität und -verfügbarkeit sowie mit dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten und dem Zulauf weiterer neuer Fahrzeuge zur Stabilisierung und Zielerreichung der Pünktlichkeit beitragen. Um die großen Herausforderungen im Betrieb zu bewältigen, werden zudem zusätzliche Bordpersonale eingesetzt.
- **Leistung:** Die DB Fernverkehr AG geht von einer nur leicht höheren Betriebsleistung in 2023 aus. Für die Verkehrsleistung erwartet die DB Fernverkehr AG in 2023, auf Basis der Annahmen über den weiteren Verlauf der Erholung nach der Corona-Pandemie, einen Anstieg auf ein deutlich höheres Niveau als im Berichtsjahr. Im Ergebnis wird mit einer deutlich höheren Sitzplatzauslastung gerechnet.
- **Umsatz:** Für 2023 strebt die DB Fernverkehr AG basierend auf der unterstellten Leistungsentwicklung sowie einer inflationsbedingt höheren Preismaßnahme eine deutliche Umsatzsteigerung an.

- **Ergebnis:** Für 2023 erwartet die DB Fernverkehr AG, dass die vorgenannte Umsatzsteigerung die hohen Beschaffungs- und Energiepreissteigerungen sowie die zusätzlichen Aufwendungen zur Stabilisierung der Pünktlichkeit leicht übersteigt. Aufgrund der erheblich geringeren Trassenpreisförderung wird für das Jahr 2023 jedoch ein deutlich negatives Ergebnis nach Steuern prognostiziert. Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

---

### Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Fernverkehr AG 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. Die DB Fernverkehr AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

# JAHRESABSCHLUSS

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €         | Anhang | 2022      | 2021         |
|------------------------------------------------------------|--------|-----------|--------------|
| Umsatzerlöse                                               | (14)   | 5.139     | 3.075        |
| Bestandsveränderungen                                      |        | - 2       | - 2          |
| Andere aktivierte Eigenleistungen                          | (15)   | 7         | 10           |
| Sonstige betriebliche Erträge                              | (16)   | 614       | 1.918        |
| Materialaufwand                                            | (17)   | - 3.228   | - 2.954      |
| Personalaufwand                                            | (18)   | - 1.259   | - 1.185      |
| Abschreibungen                                             |        | - 511     | - 413        |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                         | (19)   | - 654     | - 543        |
| Zinsergebnis                                               | (20)   | - 41      | - 31         |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                       |        | 0         | -            |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>                               |        | <b>65</b> | <b>- 125</b> |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | (29)   | - 65      | -            |
| Erträge aus Verlustübernahme                               | (29)   | -         | 125          |
| <b>Jahresergebnis</b>                                      |        | <b>0</b>  | <b>0</b>     |

## BILANZ

### Aktiva

| PER 31.12. / in Mio. €                                                                                  | Anhang | 2022         | 2021         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------------|--------------|
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>                                                                                |        |              |              |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände                                                                    |        | 60           | 56           |
| II. Sachanlagen                                                                                         |        |              |              |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken |        | 534          | 477          |
| a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                        |        | 461          | 407          |
| b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs                                                         |        | 16           | 16           |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen                                               |        | 103          | 88           |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr                                                             |        | 5.862        | 4.788        |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 |        | 87           | 91           |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                   |        | 61           | 57           |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau                                                            |        | 866          | 577          |
|                                                                                                         | (2)    | <b>7.513</b> | <b>6.078</b> |
| III. Finanzanlagen                                                                                      |        | 29           | 29           |
|                                                                                                         |        | <b>7.602</b> | <b>6.163</b> |
| <b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>                                                                                |        |              |              |
| Vorräte                                                                                                 | (3)    | 216          | 181          |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände                                                           | (4)    | 231          | 363          |
| Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten                                                            |        | 0            | 0            |
|                                                                                                         |        | <b>447</b>   | <b>544</b>   |
| <b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>                                                                    | (5)    | <b>0</b>     | <b>1</b>     |
|                                                                                                         |        | <b>8.049</b> | <b>6.708</b> |

### Passiva

| PER 31.12. / in Mio. €               | Anhang | 2022         | 2021         |
|--------------------------------------|--------|--------------|--------------|
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>               |        |              |              |
| Gezeichnetes Kapital                 | (6)    | 512          | 512          |
| Kapitalrücklage                      | (7)    | 1.566        | 1.566        |
| Andere Gewinnrücklagen               | (8)    | 4            | 4            |
|                                      |        | <b>2.082</b> | <b>2.082</b> |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>             | (9)    | 273          | 249          |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>          | (10)   | 5.248        | 4.024        |
| <b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b> | (11)   | 446          | 353          |
|                                      |        | <b>8.049</b> | <b>6.708</b> |



# KAPITALFLUSSRECHNUNG

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €                                                                                                                        | Anhang      | 2022           | 2021           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|----------------|----------------|
| Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern)                                                                                                 |             | 65             | - 125          |
| Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>                                                                                           |             | 511            | 413            |
| Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)                                                                                                          |             | - 1            | 2              |
| Cashflow vor Steuern                                                                                                                                                      |             | 575            | 290            |
| Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)                                                                                                              |             | 23             | 6              |
| Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind |             | - 74           | - 2            |
| Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind       |             | 216            | 36             |
| Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens <sup>1)</sup>                                                                                          |             | - 4            | - 1            |
| Zinsaufwendungen/Zinserträge                                                                                                                                              |             | - 4            | - 1            |
| Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung (Trassenpreisförderung)                                                                       |             | - 519          | - 1.827        |
| Einzahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung (Trassenpreisförderung)                                                                  |             | 480            | 1.741          |
| <b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>                                                                                                                       |             | <b>738</b>     | <b>274</b>     |
| Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen                                                                                                         |             | - 11           | - 21           |
| Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens                                                                                                    |             | 7              | 18             |
| Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen                                                                                                                  |             | - 1.497        | - 1.351        |
| Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens                                                                                                      |             | 0              | 0              |
| Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen                                                                                                     |             | - 4            | - 3            |
| Erhaltene Zinsen                                                                                                                                                          |             | 0              | 0              |
| <b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>                                                                                                                              |             | <b>- 1.505</b> | <b>- 1.357</b> |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten                                                                                         |             | 1.200          | -              |
| Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten                                                                                                                |             | - 253          | - 213          |
| Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling                                                                                                                           |             | - 273          | - 465          |
| Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen                                                                                                                        |             | 0              | -              |
| Gezahlte Zinsen                                                                                                                                                           |             | - 32           | - 30           |
| Einzahlungen für Verlustübernahme aus EAV                                                                                                                                 |             | 125            | 1.791          |
| Ein-/Auszahlungen für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)                                         |             | 0              | 0              |
| <b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>                                                                                                                             |             | <b>767</b>     | <b>1.083</b>   |
| <b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>                                                                                                                 |             | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| Finanzmittelfonds am Anfang der Periode <sup>2)</sup>                                                                                                                     |             | 0              | 0              |
| <b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode<sup>3)</sup></b>                                                                                                                 | <b>(21)</b> | <b>0</b>       | <b>0</b>       |

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

<sup>2)</sup> Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 30 Tsd. €.

<sup>3)</sup> Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 32 Tsd. €.

# ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

|                                                                                                                                            | Anschaffungs- und Herstellungskosten |                       |                  |                       | Abschreibungen                 |                                  |                     |                  |         | Buchwert                       |                                |                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|------------------|---------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                                                                                                                            | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2022     | Zugänge <sup>1)</sup> | Umbu-<br>chungen | Abgänge <sup>1)</sup> | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2022 | Abschrei-<br>bungen | Umbu-<br>chungen | Abgänge | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2021 |
| in Mio. €                                                                                                                                  |                                      |                       |                  |                       |                                |                                  |                     |                  |         |                                |                                |                                |
| IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE                                                                                                          |                                      |                       |                  |                       |                                |                                  |                     |                  |         |                                |                                |                                |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte                                                               | 48                                   | 12                    | 2                | 0                     | 62                             | - 8                              | - 5                 | -                | -       | - 13                           | 49                             | 40                             |
| davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände                                                      | 23                                   | 9                     | - 18             | 0                     | 14                             | -                                | -                   | -                | -       | -                              | 14                             | 23                             |
| 2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 21                                   | 0                     | - 2              | - 1                   | 18                             | - 5                              | - 2                 | -                | 0       | - 7                            | 11                             | 16                             |
|                                                                                                                                            | 69                                   | 12                    | -                | - 1                   | 80                             | - 13                             | - 7                 | -                | 0       | - 20                           | 60                             | 56                             |
| SACHANLAGEN                                                                                                                                |                                      |                       |                  |                       |                                |                                  |                     |                  |         |                                |                                |                                |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken                                    |                                      |                       |                  |                       |                                |                                  |                     |                  |         |                                |                                |                                |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte                                                                                                  | 54                                   | 3                     | -                | -                     | 57                             | 0                                | -                   | -                | -       | 0                              | 57                             | 54                             |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                                                                 | 702                                  | 24                    | 53               | - 1                   | 778                            | - 295                            | - 23                | -                | 1       | - 317                          | 461                            | 407                            |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs                                                                                                  | 21                                   | 0                     | 0                | -                     | 21                             | - 5                              | 0                   | -                | -       | - 5                            | 16                             | 16                             |
|                                                                                                                                            | 777                                  | 27                    | 53               | - 1                   | 856                            | - 300                            | - 23                | -                | 1       | - 322                          | 534                            | 477                            |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen                                                                                  | 133                                  | 8                     | 14               | -                     | 155                            | - 45                             | - 7                 | -                | -       | - 52                           | 103                            | 88                             |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr                                                                                                | 10.404                               | 1.339                 | 182              | - 79                  | 11.846                         | - 5.616                          | - 447               | 2                | 77      | - 5.984                        | 5.862                          | 4.788                          |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                                                    | 244                                  | 6                     | 3                | - 3                   | 250                            | - 153                            | - 13                | 0                | 3       | - 163                          | 87                             | 91                             |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                                                      | 159                                  | 12                    | 8                | - 8                   | 171                            | - 102                            | - 14                | - 2              | 8       | - 110                          | 61                             | 57                             |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>2)</sup>                                                                                 | 577                                  | 550                   | - 260            | - 1                   | 866                            | -                                | -                   | -                | -       | -                              | 866                            | 577                            |
|                                                                                                                                            | 12.294                               | 1.942                 | -                | - 92                  | 14.144                         | - 6.216                          | - 504               | -                | 89      | - 6.631                        | 7.513                          | 6.078                          |
| FINANZANLAGEN                                                                                                                              |                                      |                       |                  |                       |                                |                                  |                     |                  |         |                                |                                |                                |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                                                                                      | 29                                   | -                     | -                | -                     | 29                             | -                                | -                   | -                | -       | -                              | 29                             | 29                             |
| 2. Beteiligungen                                                                                                                           | 0                                    | -                     | -                | 0                     | 0                              | -                                | -                   | -                | -       | -                              | 0                              | 0                              |
|                                                                                                                                            | 29                                   | -                     | -                | 0                     | 29                             | -                                | -                   | -                | -       | -                              | 29                             | 29                             |
| Anlagevermögen insgesamt                                                                                                                   | 12.392                               | 1.954                 | -                | - 93                  | 14.253                         | - 6.229                          | - 511               | -                | 89      | - 6.651                        | 7.602                          | 6.163                          |

<sup>1)</sup> Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu DB-Konzernunternehmen.

<sup>2)</sup> Die Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen mit 386 Mio. € Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

## ANHANG

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- Firma: DB Fernverkehr Aktiengesellschaft
- Sitz: Frankfurt am Main
- Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- Handelsregister-Nummer: HRB 83173

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft (DB Fernverkehr AG), Frankfurt am Main, ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. §275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Berichtsjahr der Gesellschaft entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Fernverkehr AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen, Außenreinigungsanlagen sowie Abstellgleise und Hilfseinrichtungen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach §12 Abs. 2 EReG zu beachten.

Im Übrigen wird auch auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

### (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 2.000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags (49 Mio. €; im Vorjahr: 40 Mio. €) ist gem. §268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Die Beträge sind bei den Rückstellungen erläutert.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die

Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Weiterhin wurde das Wahlrecht, angemessene Teile der Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie angemessene Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung in die Herstellungskosten einzubeziehen, nicht ausgeübt.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

|                                                       | Jahre |
|-------------------------------------------------------|-------|
| Bahnkörper, Tunnel, Brücken und Bahnübergänge         | 15-90 |
| Gleisanlagen                                          | 13-26 |
| Gebäude, Hallen und Überdachungen                     | 10-75 |
| 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  |
| Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software | 3-10  |

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und im Anlagengitter als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert ausgewiesen. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird überwiegend die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe [Erläuterungen zum Anlagevermögen](#)  45). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2022 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 2,78 % für überfällige Forderungen und 0,92 % für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,90 %.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u. Ä.) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Kassenbestände und Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. §246 Abs.2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. §253 Abs.1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist §253 Abs.1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Fernverkehr AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sog. Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

Die DB Fernverkehr AG hat (darüber hinaus) langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. §246 Abs.2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfanges bzw. zu dem den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwert des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. §253 Abs.2 HGB mit dem von der Bundesbank veröffentlichten, durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,78 %) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2022 ein Unterschiedsbetrag von 870 Tsd.€ (per 31. Dezember 2021: 441 Tsd.€).

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2022 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

| in %                                                 | 31.12.2022 |
|------------------------------------------------------|------------|
| Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung               | 4,10       |
| Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe) | 2,00       |
| Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation           | 3,53       |

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen sowie mittelbare Altersversorgung (Erstattungszahlungen an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aufgrund bestehender Beamt:innenversorgungszusagen) werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 0,44 % (Altersteilzeit), 0,93 % (Jubiläum), 0,91 % (Sterbegeld) sowie 0,97 % (mittelbare Altersversorgung) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung der Haftpflichtrenten beläuft sich auf 1,40 %.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie bei den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben bzw. Einnahmen, die Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive bzw. passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG), Berlin.

Die Tätigkeit der zugewiesenen 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 Fernverkehr AG dem Bundeseisenbahnvermögen die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils Tarifkräfte als Arbeitnehmer:innen beschäftigt werden würden (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem Bundeseisenbahnvermögen erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.



Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

Abweichend von der in §275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der GuV werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagegitter](#) 45 zu entnehmen.

Der gem. §285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 27 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 35 Mio. €), von denen 12 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 19 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr wurden Zuschüsse i. H. v. 1 Mio. € (im Vorjahr: keine) von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- anerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 386 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

### (3) VORRÄTE

| in Mio. €                                   | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|---------------------------------------------|------------|------------|
| Hilfs- und Betriebsstoffe                   | 208        | 172        |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 6          | 8          |
| Waren                                       | 2          | 1          |
| <b>Insgesamt</b>                            | <b>216</b> | <b>181</b> |

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 48 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 63 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurde die Karenzzeit auf neu angelegte Materialstamm- sätze für die Niederstwertermittlung nach Reichweite von 35 Monaten auf 59 Monate angehoben.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 6 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

| in Mio. €                                  | 31.12.2022 | davon Restlauf-zeit über 1 Jahr | 31.12.2021 | davon Restlauf-zeit über 1 Jahr |
|--------------------------------------------|------------|---------------------------------|------------|---------------------------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 28         | 0                               | 26         | 2                               |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen   | 178        | -                               | 329        | -                               |
| Sonstige Vermögensgegenstände              | 25         | 20                              | 8          | 0                               |
| <b>Insgesamt</b>                           | <b>231</b> | <b>20</b>                       | <b>363</b> | <b>2</b>                        |

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegen- stände belaufen sich auf 4 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesent- lichen mit 28 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 168 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 26 Mio. € aus Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft (per 31. Dezember 2021: 43 Mio. €). Im Vorjahr bestand eine Forderung aus Verlustausgleich i. H. v. 125 Mio. €. Forderungen aus Liefe- rungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 152 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 162 Mio. €).

### (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsleistungen sowie noch zu erbringende Dienstleistungen ausgewiesen.

### (6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB Fernverkehr AG beträgt 512 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 512.000.000 auf die Inhaberin lautende nenn- wertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

### (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 1.566 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.566 Mio. €) aus.

### (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2022 einen Betrag i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 4 Mio. €) aus.

### (9) RÜCKSTELLUNGEN

| in Mio. €                                                 | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|-----------------------------------------------------------|------------|------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 8          | 8          |
| Steuerrückstellungen                                      | 4          | 5          |
| Sonstige Rückstellungen                                   | 261        | 236        |
| <b>Insgesamt</b>                                          | <b>273</b> | <b>249</b> |

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wur- den im abgelaufenen Berichtsjahr 1 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Im Berichtsjahr erfolgten Übertragungen im Rahmen von Personalüber- gängen an andere Konzerngesellschaften i. H. v. 327 Tsd. € (im Vorjahr: von anderen 13 Tsd. €).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld- befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innen- verhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtli- chen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflich- tungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeit- aufwand des laufenden Jahres (14 Mio. €; im Vorjahr: 13 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übernommenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von den abgebenden Gesellschaften erhaltenen Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme an die DB AG weitergeleitet (3 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €).

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Fernverkehr AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (3 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 1 Mio. €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Fernverkehr AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 8 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 8 Mio. €).

Aufgrund des bestehenden umsatz- und ertragsteuerlichen Organisationsverhältnisses berücksichtigen die Steuerrückstellungen ausschließlich Lohnsteuerrisiken.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| in Mio. €                                        | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|--------------------------------------------------|------------|------------|
| Verpflichtungen im Personalbereich               | 101        | 72         |
| Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen | 5          | 5          |
| Unterlassene Instandhaltung                      | 58         | 57         |
| Technikrisiken                                   | 2          | 2          |
| Übrige Risiken                                   | 95         | 100        |
| <b>Insgesamt</b>                                 | <b>261</b> | <b>236</b> |

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Rückstellungen für Arbeitsmehreleistungen, Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Jubiläumszuwendungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen sowie Erlösschmälerungen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 12 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 15 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (12 Mio. €) verrechnet.

Dem gem. §268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Betrag stehen ausreichend freie Rücklagen (1.570 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

| in Mio. €                                                                | 31.12.2022 |
|--------------------------------------------------------------------------|------------|
| Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens | 49         |
| <b>Potenziell abführungsgesperrter Betrag</b>                            | <b>49</b>  |

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (52 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (52 Mio. €) verrechnet.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

| in Mio. €                                                                             | davon mit Restlaufzeit |              |              |              | davon mit Restlaufzeit |              |              |              |
|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|--------------|--------------|--------------|
|                                                                                       | 31.12.2022             | bis 1 Jahr   | über 1 Jahr  | über 5 Jahre | 31.12.2021             | bis 1 Jahr   | über 1 Jahr  | über 5 Jahre |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen                                                | 1                      | 1            | -            | -            | 1                      | 1            | -            | -            |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 808                    | 512          | 296          | 1            | 341                    | 283          | 58           | 2            |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 4.420                  | 887          | 3.533        | 2.360        | 3.664                  | 997          | 2.667        | 1.813        |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0                      | 0            | -            | -            | 0                      | 0            | -            | -            |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                                            | 19                     | 19           | -            | -            | 18                     | 18           | -            | -            |
| davon aus Steuern                                                                     | 12                     | 12           | -            | -            | 11                     | 11           | -            | -            |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit                                               | 0                      | 0            | -            | -            | 0                      | 0            | -            | -            |
| <b>Insgesamt</b>                                                                      | <b>5.248</b>           | <b>1.419</b> | <b>3.829</b> | <b>2.361</b> | <b>4.024</b>           | <b>1.299</b> | <b>2.725</b> | <b>1.815</b> |
| davon zinspflichtig                                                                   | 4.121                  | 588          | 3.533        | 2.360        | 3.445                  | 778          | 2.667        | 1.813        |

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 4.208 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 3.472 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 65 Mio. € (per 31. Dezember 2021: keine) aus der Gewinnabführung und mit 287 Mio. € aus der Cashpool-Finanzierung (per 31. Dezember 2021: 560 Mio. €) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten einschließlich der daraus resultierenden Zinsverbindlichkeiten i. H. v. 3.835 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.884 Mio. €). Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 233 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 218 Mio. €).

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- und Anerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 386 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

## (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

| in Mio. €        | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|------------------|------------|------------|
| Erlösabgrenzung  | 446        | 353        |
| <b>Insgesamt</b> | <b>446</b> | <b>353</b> |

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2023 zu erbringen sind.

## (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

| in Mio. €                                      | 31.12.2022 | 31.12.2021 |
|------------------------------------------------|------------|------------|
| Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen | 311        | 280        |
| <b>Insgesamt</b>                               | <b>311</b> | <b>280</b> |

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 311 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 280 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

### (13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

| in Mio. €                                                                | 31.12.2022   | 31.12.2021   |
|--------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Bestellobligo für Investitionen                                          | 4.218        | 5.789        |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 3.532        | 2.310        |
| davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen                 | 3.338        | 2.101        |
| <b>Insgesamt</b>                                                         | <b>7.750</b> | <b>8.099</b> |

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

| in Mio. €            | 31.12.2022   | 31.12.2021   |
|----------------------|--------------|--------------|
| <b>FÄLLIGKEITEN</b>  |              |              |
| fällig bis 1 Jahr    | 3.031        | 1.677        |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 292          | 410          |
| fällig über 5 Jahre  | 209          | 223          |
| <b>Insgesamt</b>     | <b>3.532</b> | <b>2.310</b> |

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (14) UMSATZERLÖSE

| in Mio. €                                  | 2022         | 2021         |
|--------------------------------------------|--------------|--------------|
| Erlöse aus dem Personenverkehr             | 4.817        | 2.829        |
| Provisionserlöse mit Dritten               | 28           | -            |
| Instandhaltung                             | 0            | 0            |
| Leasing, Vermietung und Verpachtung        | 53           | 47           |
| Leistungen für Dritte und Materialverkäufe | 128          | 128          |
| Sonstige Umsatzerlöse                      | 113          | 71           |
| <b>Insgesamt</b>                           | <b>5.139</b> | <b>3.075</b> |

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen i. H. v. 13 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 11 Mio. €).

### (15) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter dem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen i. H. v. 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen i. H. v. 3 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

### (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| in Mio. €                                                                                              | 2022       | 2021         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|
| Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen                                                       | 60         | 42           |
| Erträge aus staatlichen Zuschüssen                                                                     | 519        | 1.827        |
| davon Ausgleichszahlungen des Bundes                                                                   | 0          | 0            |
| davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand                                                   | 519        | 1.827        |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen                         | 7          | 17           |
| Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen                                                               | 0          | -            |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen                                                           | 19         | 16           |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 0          | 0            |
| Währungskursgewinne                                                                                    | 0          | 0            |
| Übrige Erträge                                                                                         | 9          | 16           |
| davon sonstige übrige Erträge                                                                          | 9          | 16           |
| <b>Insgesamt</b>                                                                                       | <b>614</b> | <b>1.918</b> |
| davon periodenfremd                                                                                    | 60         | 874          |

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 7 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Schadenersatz (33 Mio. €), aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen (7 Mio. €) sowie aus der Auflösung von Rückstellungen (19 Mio. €).

Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen enthalten u. a. Erträge aus Vergleichsvereinbarungen (41 Mio. €).

Übrige staatliche Zuschüsse beinhalten u. a. Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie i. H. v. 519 Mio. € (im Vorjahr: 1.827 Mio. €). Derartige Zuschüsse wurden der DB Fernverkehr AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personenfernverkehrs gewährt.

### (17) MATERIALAUFWAND

| in Mio. €                                                            | 2022         | 2021         |
|----------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren    | 440          | 432          |
| davon Aufwendungen für Energie                                       | 371          | 354          |
| davon Strom                                                          | 322          | 312          |
| davon Stromsteuer                                                    | 31           | 28           |
| davon Diesel, sonstige Treibstoffe                                   | 11           | 10           |
| davon sonstige Energien                                              | 7            | 4            |
| davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren                     | 84           | 69           |
| davon Preis- und Wertberichtigungen Material                         | - 15         | 9            |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen                                 | 2.097        | 1.838        |
| davon eingekaufte Leistungen Transport                               | 134          | 109          |
| davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst      | 117          | 97           |
| davon Provisionen                                                    | 368          | 302          |
| davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur | 1.347        | 1.218        |
| davon Nutzung Trassen                                                | 1.197        | 1.073        |
| davon Nutzung Stationen                                              | 150          | 145          |
| davon sonstige bezogene Leistungen                                   | 131          | 112          |
| Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung                     | 691          | 684          |
| <b>Insgesamt</b>                                                     | <b>3.228</b> | <b>2.954</b> |

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

Die Erträge aus Preis- und Wertberichtigungen Material sind auf die im Berichtsjahr vorgenommene Anhebung der Karenzzeit von 35 Monate auf 59 Monate bei der Niederstwertermittlung nach Reichweite von neu angelegten Materialstammsätzen zurückzuführen.

## (18) PERSONALAUFWAND

| in Mio. €                                                                                       | 2022         | 2021         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|--------------|
| Löhne und Gehälter                                                                              | 1.020        | 958          |
| davon für Arbeitnehmende                                                                        | 971          | 905          |
| davon für zugewiesene Beamt:innen                                                               | 49           | 53           |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 46           | 49           |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge                                                                  | 3            | 4            |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>                             | 239          | 227          |
| davon für Arbeitnehmende                                                                        | 227          | 214          |
| davon für zugewiesene Beamt:innen                                                               | 12           | 13           |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 12           | 13           |
| davon für Altersversorgung                                                                      | 44           | 43           |
| <b>Insgesamt</b>                                                                                | <b>1.259</b> | <b>1.185</b> |

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung z. B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

## (19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

| in Mio. €                                                                       | 2022       | 2021       |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|
| Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten                                    | 71         | 63         |
| Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten                                          | 16         | 26         |
| Gebühren und Beiträge                                                           | 16         | 13         |
| Aufwendungen aus Versicherungen                                                 | 4          | 3          |
| Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung                                  | 51         | 42         |
| Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial                                   | 6          | 5          |
| Reise- und Repräsentationsaufwendungen                                          | 27         | 22         |
| Forschungs- und Entwicklungskosten                                              | 18         | 20         |
| Sonstige bezogene Dienstleistungen                                              | 368        | 271        |
| davon bezogene IT-Leistungen                                                    | 167        | 123        |
| davon sonstige Kommunikationsdienste                                            | 8          | 14         |
| davon sonstige Serviceleistungen                                                | 193        | 134        |
| Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen                             | 2          | 1          |
| Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände            | 1          | 0          |
| Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen | 2          | 16         |
| Sonstige betriebliche Steuern                                                   | 1          | 1          |
| Übrige Aufwendungen                                                             | 71         | 60         |
| davon sonstiger personalbezogener Aufwand                                       | 37         | 34         |
| davon Währungskursverluste                                                      | 0          | 0          |
| davon sonstige übrige Aufwendungen                                              | 34         | 26         |
| <b>Insgesamt</b>                                                                | <b>654</b> | <b>543</b> |
| davon periodenfremd                                                             | 3          | 17         |

## (20) ZINSERGEBNIS

| in Mio. €                                                                   | 2022        | 2021        |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                                        | 0           | 0           |
| davon aus verbundenen Unternehmen                                           | 0           | -           |
| davon aus der Abzinsung von Rückstellungen                                  | 0           | -           |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen                                   | - 41        | - 31        |
| davon an verbundene Unternehmen                                             | - 36        | - 29        |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen                                 | 0           | - 1         |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung                                | - 5         | - 1         |
| davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen                                 | - 5         | - 1         |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen | 0           | 0           |
| <b>Insgesamt</b>                                                            | <b>- 41</b> | <b>- 31</b> |

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

## (21) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelfonds umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Kassenbestand) abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling werden grundsätzlich nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen der Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

## Sonstige Angaben

## (22) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

Die DB AG hat der DB Fernverkehr AG am 26. August 2016 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

## (23) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der DB AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter [bundesanzeiger.de](https://www.bundesanzeiger.de)  erhältlich.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Fernverkehr AG keinen Teilkonzern-Abschluss erstellt.

## (24) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  53 ist beigelegt.

## (25) BESCHÄFTIGTE

|                             | 2022                   |                | 2021                   |                |
|-----------------------------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|
|                             | im Jahres-durchschnitt | am Jahres-ende | im Jahres-durchschnitt | am Jahres-ende |
| in Vollzeitpersonen         |                        |                |                        |                |
| Arbeitnehmende              | 17.980                 | 18.276         | 17.821                 | 17.701         |
| Zugewiesene Beamt:innen     | 897                    | 860            | 1.002                  | 959            |
|                             | <b>18.877</b>          | <b>19.136</b>  | <b>18.823</b>          | <b>18.660</b>  |
| Auszubildende <sup>1)</sup> | 955                    | 1.089          | 925                    | 1.002          |
| <b>Insgesamt</b>            | <b>19.832</b>          | <b>20.225</b>  | <b>19.748</b>          | <b>19.662</b>  |

<sup>1)</sup> Einschließlich Auszubildender im Praktikum.



Die Zahl der Mitarbeitenden wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamten sind der DB Fernverkehr AG entweder kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen oder von ihrem DB-konzern-internen Zuweisungsbereich zur DB Fernverkehr AG abgeordnet worden. Sie arbeiten für die DB Fernverkehr AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

## **(26) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**

### **Dem Vorstand gehörten im Berichtsjahr an:**

#### **DR. MICHAEL PETERSON**

Vorsitzender des Vorstands,  
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG (seit 1. Juli 2022),  
Heidelberg

#### **EVELYN PALLA (BIS 30. JUNI 2022)**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Wien

#### **HEINZ SIEGMUND (BIS 31. DEZEMBER 2022)**

Ressort Personal,  
Limburg

#### **MARTIN JENDE (SEIT 1. JANUAR 2023)**

Ressort Personal,  
Berlin

#### **DR. PHILIPP NAGL (BIS 14. AUGUST 2022)**

Ressort Produktion,  
Frankfurt am Main

#### **ANJA SCHÖLLMANN (SEIT 15. SEPTEMBER 2022)**

Ressort Produktion,  
Weinheim

#### **STEFANIE BERK**

Ressort Marketing,  
Oberursel

### **Als Aufsichtsrat waren bestellt:**

#### **BERTHOLD HUBER (BIS 31. JULI 2022)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Weilheim

#### **DR. RICHARD LUTZ (SEIT 1. AUGUST 2022)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 10. August 2022),  
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **KLAUS-DIETER HOMMEL\* (BIS 30. SEPTEMBER 2022)**

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,  
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Großefehn

#### **FRANK HAUENSTEIN\* (SEIT 14. NOVEMBER 2022)**

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender (seit 7. Dezember 2022),  
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgesellschaft,  
Neumarkt

#### **GUDRUN BRÜKER-GASPER**

Leiterin des Referats VIII C 2 im Bundesministerium der Finanzen,  
Sankt Augustin

#### **DR. MILENA BRÜTTING**

Leiterin Bilanzen, Steuern, Versicherung der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **MARION CARSTENS\* (BIS 30. JUNI 2022)**

Abteilungsleiterin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Berlin

#### **MICHAEL FISCHER\***

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,  
Langen (Hessen)

#### **ANDREAS GEHLHAAR**

Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### **HUGO GRATZA (BIS 31. DEZEMBER 2022)**

Leiter der Abteilung Eisenbahnen im Bundesministerium  
für Digitales und Verkehr,  
Potsdam

#### **KARSTEN HANSEN-REIFENSTEIN (SEIT 1. FEBRUAR 2023)**

Leiter des Referats Strategisches Controlling,  
Erfolgskontrolle, Angelegenheiten des BRH und RPA  
im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,  
Dallgow-Döberitz

#### **MANUELA NORBECK\***

Vorsitzende des Betriebsrats Wahlbetrieb Hamburg  
der DB Fernverkehr AG,  
Glückstadt

#### **JAN PROSCHMANN\***

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.I.7,  
Hohen Neuendorf

#### **FRANK RIEGLER\***

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der DB Fernverkehr AG,  
Höchstadt/Aisch

#### HEIKO SANN\*

Mitglied des Betriebsrats München (F.I.11)  
der DB Fernverkehr AG,  
Mering

#### MANFRED SCHOLZE\*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,  
Ebersbach-Neugersdorf

#### LUTZ SCHREIBER\*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft  
Deutscher Lokomotivführer,  
Haste

#### DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### PETER SCHÜTZ (SEIT 1. MÄRZ 2022)

Leiter Reisendeninformation der Deutschen Bahn AG,  
Mühltal

#### DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP

Leiterin Konzernführungskräfte KFK/OFK 1  
der Deutschen Bahn AG,  
Köln

#### STEFAN STROH (BIS 28. FEBRUAR 2022)

Chief Digital Officer (CDO) der Deutschen Bahn AG,  
Dreieich

#### CLAUDIA GRÄFIN VON DER SCHULENBURG

Leiterin Executive Management Competence Platform  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

#### KERSTIN WAGNER

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG,  
München

#### CORNELIA WITTMANN\* (SEIT 4. JULI 2022)

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgesellschaft,  
Berlin

#### ELISABETH WLASCHITZ\*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,  
Tiefenbach (bei Passau)

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

| in Tsd. €                                                | 2022  | 2021  |
|----------------------------------------------------------|-------|-------|
| Gesamtbezüge des Vorstands                               | 1.503 | 2.320 |
| davon fixer Anteil                                       | 1.357 | 1.705 |
| davon erfolgsabhängiger Anteil                           | 65    | 508   |
| Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder              | 129   | 193   |
| Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder | 157   | 215   |
| Gesamtbezüge des Aufsichtsrats                           | 101   | 94    |

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt.

### (27) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzern-Abschluss der DB AG enthalten sind.

### (28) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Aktuell laufen Vorbereitungen, das Ressort Vertrieb Fernverkehr der DB Vertrieb GmbH und das Ressort Marketing der DB Fernverkehr AG zusammenzulegen. Eine solche Neustrukturierung würde innerhalb des Personenverkehrs des DB-Konzerns umgesetzt.

### (29) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 20. Februar 2023

DB Fernverkehr AG  
Der Vorstand

## ANTEILSBESITZLISTE

| TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz                    | Eigenkapital<br>in Tsd. € <sup>1)</sup> | Beteiligung<br>in % |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>VOLLKONSOLIDIERT</b>                               |                                         |                     |
| DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien                 | 11.489                                  | 100,00              |
| DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel/Schweiz         | 2.866                                   | 100,00              |
| <b>AT EQUITY</b>                                      |                                         |                     |
| Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2),3)</sup> | 150                                     | 20,00               |
| Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main <sup>2),4)</sup>     | 338                                     | 50,00               |

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

<sup>2)</sup> Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2019.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2021.

# ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGSLEGUNG

## DER BEREICHE ERBRINGEN VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON SERVICEEINRICHTUNGEN GEM. § 12 ABS. 2 EREGG

Für die DB Fernverkehr AG besteht die Verpflichtung aus §12 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG), die Bereiche Eisenbahnverkehr und Serviceeinrichtungen in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Tätigkeitsbereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

### Definition der Bereiche

Die DB Fernverkehr AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringen von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
- Betrieb von Serviceeinrichtungen (Bereich Service)

Zum Bereich Service gehören bei der DB Fernverkehr AG die Wartungseinrichtungen zur routinemäßigen, betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung, die Außenreinigungsanlagen sowie Abstellgleise und Hilfseinrichtungen (Anlage 2 Nr. 2 EReG).

### Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen der Tätigkeitsbereiche zugrunde liegen, wurden gegenüber dem handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG grundsätzlich nicht verändert. Änderungen von Postenausweisen gegenüber dem Jahresabschluss wurden vorgenommen, wenn einem Ausweisposten aus Sicht des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ein anderer Charakter zukommt.

Hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf die Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der DB Fernverkehr AG verwiesen.

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Verkehr und Service werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt soweit möglich direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten Schlüsseln (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsseln bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

### ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#) 58 f.).

Im Berichtsjahr wurden Zuschüsse i. H. v. 1 Mio. € von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bereich Verkehr abgesetzt (im Vorjahr: keine).

Im Bereich Verkehr bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 386 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

### VORRÄTE

Die Vorräte werden im Wesentlichen dem Bereich Service zugeordnet. Die Waren sowie unfertige Erzeugnisse und Leistungen werden im Bereich Verkehr ausgewiesen.

### FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen und den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 0 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2 Mio. €), die vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet sind. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 20 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 0 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus dem Erbringen von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (63 Mio. €; per 31. Dezember 2021: 66 Mio. €).

Im Bereich Verkehr besteht im Berichtsjahr keine Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service (per 31. Dezember 2021: 20 Mio. €).

### EIGENKAPITAL

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position Zugeordnetes Eigenkapital erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Anteile an einem verbundenen Unternehmen auf eine andere Konzerngesellschaft verschmolzen. Die Verschmelzung erfolgte rückwirkend zum 1. Januar 2020 unter Verzicht auf eine Gegenleistung. In Folge des Anlagenabgangs wurde für das Geschäftsjahr 2020 die Position Zugeordnetes Eigenkapital im Bereich Verkehr um 4 Mio. € gemindert.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen bzw. Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen bzw. den GuV der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

## RÜCKSTELLUNGEN

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeteilt.

## VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2022 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Service pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (63 Mio. €, per 31. Dezember 2021: 66 Mio. €).

Im Bereich Service besteht im Berichtsjahr keine Erhöhung der Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service (per 31. Dezember 2021: 20 Mio. €).

| in Mio. €                                                                             | Bereich Verkehr |                                    |              | Bereich Service |                                    |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------------------|--------------|-----------------|------------------------------------|-------------|
|                                                                                       | 31.12. 2022     | davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2021  | 31.12. 2022     | davon mit Rest-laufzeit bis 1 Jahr | 31.12. 2021 |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen                                                | 1               | 1                                  | 1            | -               | -                                  | -           |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 779             | 483                                | 327          | 29              | 29                                 | 14          |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 4.420           | 887                                | 3.670        | 63              | 63                                 | 80          |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0               | 0                                  | 0            | -               | -                                  | -           |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                                            | 15              | 15                                 | 14           | 4               | 4                                  | 4           |
| davon aus Steuern                                                                     | 9               | 9                                  | 9            | 3               | 3                                  | 2           |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit                                               | 0               | 0                                  | 0            | 0               | 0                                  | 0           |
| <b>Insgesamt</b>                                                                      | <b>5.215</b>    | <b>1.386</b>                       | <b>4.012</b> | <b>96</b>       | <b>96</b>                          | <b>98</b>   |
| davon zinspflichtig                                                                   | 4.091           | 558                                | 3.386        | 30              | 30                                 | 59          |

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 296 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 58 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 1 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 386 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen; diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 3.533 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 2.667 Mio. €); diese sind vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 2.360 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.813 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) i. H. v. 311 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 280 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr i. H. v. 241 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 217 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 70 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 63 Mio. €).

## Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

### UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren aus der Personenbeförderung, Leistungen im Transportbereich sowie Erträgen aus Vermietung und übrigen Dienstleistungen.

Die Umsatzerlöse im Bereich Service setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (35 Mio. €; im Vorjahr: 31 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (2 Mio. €; im Vorjahr: 4 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (742 Mio. €; im Vorjahr: 773 Mio. €), übrigen Dienstleistungen für den Bereich Verkehr (10 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen gegen konzernverbundene Unternehmen (26 Mio. €, im Vorjahr: 27 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 138 Tsd. € (im Vorjahr: 56 Tsd. €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

### MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (742 Mio. €; im Vorjahr: 773 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Bereich Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (199 Mio. €; im Vorjahr: 233 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Service um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.



## PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 34 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 10 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

## SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Bereichs Verkehr sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Bereichs Service (10 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €) enthalten.

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung auf die beiden Tätigkeitsbereiche nicht möglich ist, erfolgt eine Schlüsselung über die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den beiden Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeitenden.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr i. H. v. 584 Tsd. € (im Vorjahr: 333 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 306 Tsd. € (im Vorjahr: 208 Tsd. €) angefallen. Darüber hinaus sind 78 Tsd. € (im Vorjahr: 28 Tsd. €) für Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

## ZINSERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlagen-schlüssels auf die beiden Tätigkeitsbereiche verteilt. Soweit diese Erträge und Aufwendungen personalbezogene Rückstellungen betreffen, wird für die Schlüsselung die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeitenden verwendet.

| in Mio. €                                                | Bereich Verkehr |             | Bereich Service |            |
|----------------------------------------------------------|-----------------|-------------|-----------------|------------|
|                                                          | 2022            | 2021        | 2022            | 2021       |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge                     | 0               | 0           | 0               | 0          |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung             | -               | -           | -               | -          |
| davon Erträge aus dem Deckungsvermögen                   | -               | -           | -               | -          |
| davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen | -               | -           | -               | -          |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen                | - 36            | - 27        | - 5             | - 4        |
| davon an verbundene Unternehmen                          | - 32            | - 26        | - 4             | - 3        |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen              | 0               | 0           | 0               | 0          |
| davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung             | - 4             | - 1         | - 1             | - 1        |
| davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen              | - 4             | - 1         | - 1             | - 1        |
| davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen              | 0               | 0           | 0               | 0          |
| <b>Insgesamt</b>                                         | <b>- 36</b>     | <b>- 27</b> | <b>- 5</b>      | <b>- 4</b> |

## BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt werden.

## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### AKTIVA

|                                                                                                         | Bereich Verkehr |              | Bereich Service |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|------------|
|                                                                                                         | 2022            | 2021         | 2022            | 2021       |
| <b>PER 31.12.</b> / in Mio. €                                                                           |                 |              |                 |            |
| <b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>                                                                                |                 |              |                 |            |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände                                                                    | 60              | 56           | 0               | 0          |
| II. Sachanlagen                                                                                         |                 |              |                 |            |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | 58              | 55           | 476             | 422        |
| a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                        | 47              | 44           | 414             | 363        |
| b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs                                                         | 0               | 0            | 16              | 16         |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen                                               | 37              | 40           | 66              | 48         |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr                                                             | 5.862           | 4.788        | 0               | 0          |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                 | 4               | 3            | 83              | 88         |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                   | 20              | 18           | 41              | 39         |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau                                                            | 723             | 438          | 143             | 139        |
|                                                                                                         | <b>6.704</b>    | <b>5.342</b> | <b>809</b>      | <b>736</b> |
| III. Finanzanlagen                                                                                      | 29              | 29           | -               | -          |
|                                                                                                         | <b>6.793</b>    | <b>5.427</b> | <b>809</b>      | <b>736</b> |
| <b>B. UMLAUVERMÖGEN</b>                                                                                 |                 |              |                 |            |
| I. Vorräte                                                                                              |                 |              |                 |            |
| 1. Hilfs- und Betriebsstoffe                                                                            | -               | -            | 208             | 172        |
| 2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen                                                          | 6               | 8            | 0               | 0          |
| 3. Waren                                                                                                | 2               | 1            | -               | -          |
|                                                                                                         | <b>8</b>        | <b>9</b>     | <b>208</b>      | <b>172</b> |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände                                                       |                 |              |                 |            |
| 1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen                                                           | 25              | 26           | 3               | -          |
| 2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen                                                             | 178             | 349          | 63              | 66         |
| 3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht                          | -               | -            | -               | -          |
| 4. Sonstige Vermögensgegenstände                                                                        | 25              | 8            | 0               | 0          |
|                                                                                                         | <b>228</b>      | <b>383</b>   | <b>66</b>       | <b>66</b>  |
| III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten                                                       | 0               | 0            | -               | -          |
|                                                                                                         | <b>236</b>      | <b>392</b>   | <b>274</b>      | <b>238</b> |
| <b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>                                                                    | 0               | 1            | 0               | 0          |
|                                                                                                         | <b>7.029</b>    | <b>5.820</b> | <b>1.083</b>    | <b>974</b> |

### PASSIVA

|                                                                                       | Bereich Verkehr |              | Bereich Service |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------|-----------------|------------|
|                                                                                       | 2022            | 2021         | 2022            | 2021       |
| <b>PER 31.12.</b> / in Mio. €                                                         |                 |              |                 |            |
| <b>A. EIGENKAPITAL</b>                                                                |                 |              |                 |            |
| Zugeordnetes Eigenkapital                                                             | 1.463           | 1.463        | 619             | 619        |
| Ausgleichsposten                                                                      | - 342           | - 236        | 342             | 236        |
|                                                                                       | <b>1.121</b>    | <b>1.227</b> | <b>961</b>      | <b>855</b> |
| <b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>                                                              |                 |              |                 |            |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen                             | 6               | 6            | 2               | 2          |
| Steuerrückstellungen                                                                  | 3               | 4            | 1               | 1          |
| Sonstige Rückstellungen                                                               | 238             | 218          | 23              | 18         |
|                                                                                       | <b>247</b>      | <b>228</b>   | <b>26</b>       | <b>21</b>  |
| <b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>                                                           |                 |              |                 |            |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen                                                | 1               | 1            | -               | -          |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen                                      | 779             | 327          | 29              | 14         |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen                                   | 4.420           | 3.670        | 63              | 80         |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0               | 0            | -               | -          |
| Sonstige Verbindlichkeiten                                                            | 15              | 14           | 4               | 4          |
|                                                                                       | <b>5.215</b>    | <b>4.012</b> | <b>96</b>       | <b>98</b>  |
| <b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>                                                  | 446             | 353          | -               | -          |
|                                                                                       | <b>7.029</b>    | <b>5.820</b> | <b>1.083</b>    | <b>974</b> |

## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

| in Mio. €                                                                                                                                  | Anschaffungs- und Herstellungskosten |                       |                                |                       |                                | Abschreibungen                   |                     |                                |           |                                | Buchwert                       |                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------------------|-----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                                                                                                                            | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2022     | Zugänge <sup>1)</sup> | Umbu-<br>chungen <sup>2)</sup> | Abgänge <sup>1)</sup> | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2022 | Abschrei-<br>bungen | Umbu-<br>chungen <sup>3)</sup> | Abgänge   | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2021 |
| <b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>                                                                                                   |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |           |                                |                                |                                |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte                                                               | 46                                   | 12                    | 2                              | 0                     | 60                             | - 6                              | - 5                 | -                              | -         | - 11                           | 49                             | 40                             |
| davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände                                                      | 23                                   | 9                     | - 18                           | 0                     | 14                             | -                                | -                   | -                              | -         | -                              | 14                             | 23                             |
| 2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 21                                   | 0                     | - 2                            | - 1                   | 18                             | - 5                              | - 2                 | -                              | 0         | - 7                            | 11                             | 16                             |
|                                                                                                                                            | 67                                   | 12                    | -                              | - 1                   | 78                             | - 11                             | - 7                 | -                              | 0         | - 18                           | 60                             | 56                             |
| <b>SACHANLAGEN</b>                                                                                                                         |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |           |                                |                                |                                |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken                                    |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |           |                                |                                |                                |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte                                                                                                  | 11                                   | -                     | -                              | -                     | 11                             | 0                                | -                   | -                              | -         | 0                              | 11                             | 11                             |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                                                                 | 59                                   | 2                     | 3                              | -                     | 64                             | - 15                             | - 3                 | -                              | 1         | - 17                           | 47                             | 44                             |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs                                                                                                  | 0                                    | -                     | -                              | -                     | 0                              | 0                                | 0                   | -                              | -         | 0                              | 0                              | 0                              |
|                                                                                                                                            | 70                                   | 2                     | 3                              | -                     | 75                             | - 15                             | - 3                 | -                              | 1         | - 17                           | 58                             | 55                             |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen                                                                                  | 47                                   | 0                     | - 1                            | -                     | 46                             | - 7                              | - 2                 | -                              | -         | - 9                            | 37                             | 40                             |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr                                                                                                | 10.404                               | 1.339                 | 182                            | - 79                  | 11.846                         | - 5.616                          | - 447               | 2                              | 77        | - 5.984                        | 5.862                          | 4.788                          |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                                                    | 8                                    | 0                     | 1                              | 0                     | 9                              | - 5                              | 0                   | -                              | 0         | - 5                            | 4                              | 3                              |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                                                      | 52                                   | 5                     | 3                              | - 5                   | 55                             | - 34                             | - 6                 | -                              | 5         | - 35                           | 20                             | 18                             |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>4)</sup>                                                                                 | 438                                  | 477                   | - 191                          | - 1                   | 723                            | -                                | -                   | -                              | -         | -                              | 723                            | 438                            |
|                                                                                                                                            | 11.019                               | 1.823                 | - 3                            | - 85                  | 12.754                         | - 5.677                          | - 458               | 2                              | 83        | - 6.050                        | 6.704                          | 5.342                          |
| <b>FINANZANLAGEN</b>                                                                                                                       |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |           |                                |                                |                                |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                                                                                      | 29                                   | -                     | -                              | -                     | 29                             | -                                | -                   | -                              | -         | -                              | 29                             | 29                             |
| 2. Beteiligungen                                                                                                                           | 0                                    | -                     | -                              | 0                     | 0                              | -                                | -                   | -                              | -         | -                              | 0                              | 0                              |
|                                                                                                                                            | 29                                   | -                     | -                              | 0                     | 29                             | -                                | -                   | -                              | -         | -                              | 29                             | 29                             |
| <b>Anlagevermögen insgesamt</b>                                                                                                            | <b>11.115</b>                        | <b>1.835</b>          | <b>- 3</b>                     | <b>- 86</b>           | <b>12.861</b>                  | <b>- 5.688</b>                   | <b>- 465</b>        | <b>2</b>                       | <b>83</b> | <b>- 6.068</b>                 | <b>6.793</b>                   | <b>5.427</b>                   |

<sup>1)</sup> Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu Konzernunternehmen.

<sup>2)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. - 3 Mio. €.

<sup>3)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. 2 Mio. €.

<sup>4)</sup> Die Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen mit 386 Mio. € Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Berichtsjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

## BEREICH SERVICE

|                                                                                                                                            | Anschaffungs- und Herstellungskosten |                       |                                |                       | Abschreibungen                 |                                  |                     |                                | Buchwert |                                |                                |                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|--------------------------------|----------------------------------|---------------------|--------------------------------|----------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
|                                                                                                                                            | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2022     | Zugänge <sup>1)</sup> | Umbu-<br>chungen <sup>2)</sup> | Abgänge <sup>1)</sup> | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Vortrag<br>per<br>01.01.<br>2022 | Abschrei-<br>bungen | Umbu-<br>chungen <sup>3)</sup> | Abgänge  | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2022 | Stand<br>per<br>31.12.<br>2021 |
| in Mio. €                                                                                                                                  |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |          |                                |                                |                                |
| IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE                                                                                                          |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |          |                                |                                |                                |
| 1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte                                                               | 2                                    | -                     | -                              | -                     | 2                              | -2                               | 0                   | -                              | -        | -2                             | 0                              | 0                              |
| davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände                                                      | -                                    | -                     | -                              | -                     | -                              | -                                | -                   | -                              | -        | -                              | -                              | -                              |
| 2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | 0                                    | -                     | -                              | -                     | 0                              | 0                                | -                   | -                              | -        | 0                              | 0                              | 0                              |
|                                                                                                                                            | 2                                    | -                     | -                              | -                     | 2                              | -2                               | 0                   | -                              | -        | -2                             | 0                              | 0                              |
| SACHANLAGEN                                                                                                                                |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |          |                                |                                |                                |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken                                    |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |          |                                |                                |                                |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte                                                                                                  | 43                                   | 3                     | -                              | -                     | 46                             | 0                                | -                   | -                              | -        | 0                              | 46                             | 43                             |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten                                                                                                 | 643                                  | 22                    | 50                             | -1                    | 714                            | -280                             | -20                 | -                              | 0        | -300                           | 414                            | 363                            |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs                                                                                                  | 21                                   | 0                     | 0                              | -                     | 21                             | -5                               | 0                   | -                              | -        | -5                             | 16                             | 16                             |
|                                                                                                                                            | 707                                  | 25                    | 50                             | -1                    | 781                            | -285                             | -20                 | -                              | 0        | -305                           | 476                            | 422                            |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen                                                                                  | 86                                   | 8                     | 15                             | -                     | 109                            | -38                              | -5                  | -                              | -        | -43                            | 66                             | 48                             |
| 3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr                                                                                                | 0                                    | -                     | -                              | -                     | 0                              | 0                                | 0                   | -                              | -        | 0                              | 0                              | 0                              |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören                                                                    | 236                                  | 6                     | 2                              | -3                    | 241                            | -148                             | -13                 | 0                              | 3        | -158                           | 83                             | 88                             |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung                                                                                      | 107                                  | 7                     | 5                              | -3                    | 116                            | -68                              | -8                  | -2                             | 3        | -75                            | 41                             | 39                             |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau                                                                                               | 139                                  | 73                    | -69                            | 0                     | 143                            | -                                | -                   | -                              | -        | -                              | 143                            | 139                            |
|                                                                                                                                            | 1.275                                | 119                   | 3                              | -7                    | 1.390                          | -539                             | -46                 | -2                             | 6        | -581                           | 809                            | 736                            |
| FINANZANLAGEN                                                                                                                              |                                      |                       |                                |                       |                                |                                  |                     |                                |          |                                |                                |                                |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen                                                                                                      | -                                    | -                     | -                              | -                     | -                              | -                                | -                   | -                              | -        | -                              | -                              | -                              |
| 2. Beteiligungen                                                                                                                           | -                                    | -                     | -                              | -                     | -                              | -                                | -                   | -                              | -        | -                              | -                              | -                              |
|                                                                                                                                            | -                                    | -                     | -                              | -                     | -                              | -                                | -                   | -                              | -        | -                              | -                              | -                              |
| Anlagevermögen insgesamt                                                                                                                   | 1.277                                | 119                   | 3                              | -7                    | 1.392                          | -541                             | -46                 | -2                             | 6        | -583                           | 809                            | 736                            |

<sup>1)</sup> Einschließlich Zu- und Abgängen von und zu Konzernunternehmen.

<sup>2)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. 3 Mio. €.

<sup>3)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. - 2 Mio. €.



## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €         | 2022      | 2021         |
|------------------------------------------------------------|-----------|--------------|
| Umsatzerlöse                                               | 5.078     | 3.016        |
| Bestandsveränderungen                                      | - 2       | - 2          |
| Andere aktivierte Eigenleistungen                          | 0         | 2            |
| Gesamtleistung                                             | 5.076     | 3.016        |
| Sonstige betriebliche Erträge                              | 612       | 1.916        |
| Materialaufwand                                            |           |              |
| Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren               | - 397     | - 365        |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen                       | - 2.042   | - 1.797      |
| Instandhaltungsaufwand                                     | - 1.177   | - 1.166      |
|                                                            | - 3.616   | - 3.328      |
| Personalaufwand                                            |           |              |
| Löhne und Gehälter                                         | - 774     | - 719        |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung      | - 183     | - 173        |
|                                                            | - 957     | - 892        |
| Abschreibungen                                             | - 465     | - 365        |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                         | - 582     | - 465        |
|                                                            | 68        | - 118        |
| Zinsergebnis                                               | - 36      | - 27         |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                       | 0         | -            |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>                               | <b>32</b> | <b>- 145</b> |
| Erträge aus Verlustübernahme                               | -         | 145          |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | - 32      | -            |
| <b>Jahresergebnis</b>                                      | <b>0</b>  | <b>0</b>     |

### BEREICH SERVICE

| FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €         | 2022      | 2021      |
|------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Umsatzerlöse                                               | 815       | 845       |
| Bestandsveränderungen                                      | -         | -         |
| Andere aktivierte Eigenleistungen                          | 4         | 5         |
| Gesamtleistung                                             | 819       | 850       |
| Sonstige betriebliche Erträge                              | 2         | 2         |
| Materialaufwand                                            |           |           |
| Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren               | - 241     | - 300     |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen                       | - 55      | - 42      |
| Instandhaltungsaufwand                                     | - 58      | - 58      |
|                                                            | - 354     | - 400     |
| Personalaufwand                                            |           |           |
| Löhne und Gehälter                                         | - 244     | - 236     |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung      | - 58      | - 57      |
|                                                            | - 302     | - 293     |
| Abschreibungen                                             | - 46      | - 48      |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen                         | - 81      | - 87      |
|                                                            | 38        | 24        |
| Zinsergebnis                                               | - 5       | - 4       |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag                       | -         | -         |
| <b>Ergebnis nach Steuern</b>                               | <b>33</b> | <b>20</b> |
| Erträge aus Verlustübernahme                               | -         | -         |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | - 33      | - 20      |
| <b>Jahresergebnis</b>                                      | <b>0</b>  | <b>0</b>  |

# BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

## Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) 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 Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß §322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit §317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

## Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach §289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum 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 Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

## Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

## Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum 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 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 Jahresabschlusses und 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 Jahresabschluss und im 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im 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.

Frankfurt am Main, den 20. Februar 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad  
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier  
Wirtschaftsprüfer

# WEITERE INFORMATIONEN

## ANLAGE ZUM LAGEBERICHT: ENTGELTBERICHT (UNGEPRÜFT)

Die DB Fernverkehr AG wird von dem Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) erfasst und muss daher einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit von Frauen und Männern (Entgeltbericht) verfassen, der dem Lagebericht als Anlage beigelegt und im Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Der Entgeltbericht ist kein Teil des Lageberichts.

Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) leistet die DB Fernverkehr AG einen Beitrag zur Umsetzung der Dachstrategie Starke Schiene. Mit der Strategie Starke Schiene hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Der DB-Konzern ist einer der größten Ausbilder Deutschlands und seit fünf Jahren unter den Top 20 der besten Arbeitgeber. Als Top-Arbeitgeber will der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeitende gewinnen und binden, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kund:innen arbeiten. Ein wesentlicher Hebel hierfür ist ein wertschätzender Umgang mit Vielfalt und die Nutzung dieses Potenzials. Kernthemen sind gleiche Entwicklungsmöglichkeiten für Frauen und Männer sowie die Förderung der Zusammenarbeit von Menschen verschiedener Altersgruppen und unterschiedlicher Kulturen/Ethnien.

Zudem möchte der DB-Konzern einen Beitrag dazu leisten, dass Mitarbeitende berufliche Herausforderungen besser mit Familien- und Freizeitinteressen vereinbaren können. Die DB Fernverkehr AG will daher eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie entsprechend der jeweiligen Lebensphase der Mitarbeitenden u. a. zur Förderung einer langfristigen Bindung ermöglichen. Gleichzeitig geht es darum, auch für potenzielle Mitarbeitende die Attraktivität auf diesem Gebiet zu erhöhen. Ziel ist es, Benachteiligungen auszuschließen sowie den beruflichen Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung von Mitarbeitenden mit familienbezogenen Verpflichtungen zu ermöglichen.

| MITARBEITENDE NACH GESCHLECHT<br>IN NATÜRLICHEN PERSONEN<br>/ im Jahresdurchschnitt | Berichtszeitraum |               |               |              |             |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|---------------|--------------|-------------|
|                                                                                     | 2022             | 2021          | 2016          | Veränderung  |             |
|                                                                                     |                  |               |               | absolut      | %           |
| Frauen (Vollzeit)                                                                   | 3.375            | 3.446         | 2.786         | 660          | 23,7        |
| Männer (Vollzeit)                                                                   | 13.398           | 13.351        | 11.547        | 1.804        | 15,6        |
| <b>Vollzeitbeschäftigte</b>                                                         | <b>16.773</b>    | <b>16.797</b> | <b>14.333</b> | <b>2.464</b> | <b>17,2</b> |
| Frauen (Teilzeit)                                                                   | 1.947            | 1.905         | 1.695         | 210          | 12,4        |
| Männer (Teilzeit)                                                                   | 1.218            | 1.162         | 845           | 317          | 37,5        |
| <b>Teilzeitbeschäftigte</b>                                                         | <b>3.165</b>     | <b>3.067</b>  | <b>2.540</b>  | <b>527</b>   | <b>20,7</b> |
| Frauen (insgesamt)                                                                  | 5.322            | 5.351         | 4.481         | 870          | 19,4        |
| Männer (insgesamt)                                                                  | 14.616           | 14.513        | 12.392        | 2.121        | 17,1        |
| <b>Mitarbeitende</b>                                                                | <b>19.938</b>    | <b>19.864</b> | <b>16.873</b> | <b>2.991</b> | <b>17,7</b> |

### Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen (§ 21 Abs. 1 Nr. 1 EntgTranspG)

Der DB-Konzern will die Zahl der Frauen in Führungspositionen deutlich erhöhen und hat ein 30 %-Ziel für Führungspositionen beschlossen. Per Dezember 2024 soll der Frauenanteil im Management von rund 20 % (per 31. Dezember 2020) auf 30 % steigen. Per Dezember 2021 hatte sich der Frauenanteil in Führungspositionen im DB-Konzern bereits auf 25,4 % erhöht. Durch externe Rekrutierung aller Zielgruppen soll zudem der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft erhöht werden. Ziel ist, die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern weiter voranzubringen. Dazu hat der DB-Konzern vielfältige Maßnahmen entwickelt, die Frauen in unterschiedlichen Lebens- und Berufsphasen gewinnen und binden sollen. Mit einer Kombination aus flexiblen Beschäftigungsbedingungen, individueller Karriereförderung, gezielter Ansprache von Bewerberinnen sowie der Weiterentwicklung der Unternehmenskultur will der DB-Konzern Frauen zielgerichtet fördern.

Für die Balance zwischen den Anforderungen von Familie, Privatleben und Beruf ist die Flexibilisierung der Arbeitszeit von zentraler Bedeutung. Dafür bietet das Lebensphasenmodell innerhalb des Demografietarifvertrags (DemografieTV) mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) eine gute Grundlage. Ebenfalls zahlen die in der DB-Konzernbetriebsvereinbarung (KBV) »Beruf, Familie und Biografie« enthaltenen Regelungen, insbesondere die Unterstützung bei der Kinderbetreuung und bei der Pflege von Angehörigen, auf die Gleichstellung ein. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden der DB Fernverkehr AG durch die ebenfalls in der KBV »Beruf, Familie und Biografie« geregelten Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitsortes mehr Spielräume. Wesentlicher Inhalt des DemografieTV ist die individuellere Gestaltung der Arbeitszeit und der Arbeitsbedingungen, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben zu erreichen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des DemografieTV wurden in den Jahren 2017 bis 2021 insbesondere eine Förderung der Einbringung von Entgelt oder Überzeit in das Langzeitkonto und die Förderung der Nutzung von Gesundheitswochen gewährt. So können tarifliche Mitarbeitende neben den klassischen Optionen der Freistellung oder Auszahlung Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstage und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto einbringen und sich zu einem späteren Zeitpunkt bezahlt freistellen lassen. Ende 2021 nutzten über 60.000 Mitarbeitende ein Wertguthabenkonto.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden 2018 Verbesserungen der persönlichen Planungssicherheit, wie Ankündigungsfristen für Ruhetage und Schichten, vereinheitlichende Regelungen zur Arbeitszeitverteilung sowie eine Evaluierung von Modellprojekten zur Schicht- und Ruhezeitgestaltung, vereinbart.

Für eine verbesserte Vereinbarkeit von Beruf und individuellen Bedürfnissen wurde zudem 2017 mit der EVG und der GDL ein individuelles Wahlrecht vereinbart. Der DB-Konzern bietet seit 2018 das Wahlmodell zur Arbeitszeit an, bei dem die Arbeitnehmenden sich individuell entscheiden können, ob sie ihre Arbeitszeit um eine Wochenstunde reduzieren, sechs Tage zusätzlichen Urlaub oder ein erhöhtes Entgelt wählen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 wurde das Wahlmodell Arbeitszeit um drei weitere Wahlmöglichkeiten erweitert (Arbeitszeitverkürzung um zwei Wochenstunden, zwölf Tage zusätzlicher Erholungsurlaub sowie sechs Tage zusätzlicher Erholungsurlaub in Kombination mit Arbeitszeitverkürzung um eine Wochenstunde).

Überdies ermöglichen flexible Arbeitsmodelle wie Jobsharing eine lebensphasenorientierte Gestaltung insbesondere in Führungsverantwortung.

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 auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Beide Modelle (Einbringung in ein Langzeitkonto und Umwandlung in die bAV) werden vom DB-Konzern zusätzlich gefördert.

Auch mit Angeboten zur Kinderbetreuung will der DB-Konzern gemeinsam mit den Stiftungen Bahn-Sozialwerk (BSW) und Eisenbahn-Waisenhort (EWH; zusammen: Stiftungsfamilie BSW&EWH) den Anspruch verwirklichen, Beruf und Familie noch besser zu vereinbaren. In Kooperation mit der Stiftungsfamilie BSW&EWH haben Gesellschaften des DB-Konzerns bedarfs- und standortbezogen für die Kinder von Mitarbeitenden Betreuungsplätze organisiert. In Frankfurt am Main stellt die DB-eigene Kita Bahnini rund 90 Kinderbetreuungsplätze zur Verfügung. Insgesamt werden derzeit an acht Standorten rund 300 Betreuungsplätze für Kinder von Mitarbeitenden angeboten. Darüber hinaus hilft der Familiendienstleister awo lifebalance GmbH, der Kooperationspartner der Stiftungsfamilie BSW&EWH, z. B. bei der Suche nach Plätzen in Kindertageseinrichtungen, der Vermittlung von Betreuungspersonen (wie Tagesmüttern oder -vätern, Au-pairs), der Recherche einer Kinderferienbetreuung, der schnellen Vermittlung einer Notfallbetreuung oder der Suche nach einem Nachhilfeangebot. In den Sommerferien wird für Kinder von DB-Mitarbeitenden im Alter von sechs bis zwölf Jahren die DB-eigene Ferienbetreuung DB RasselBAHNde an den Standorten Frankfurt am Main, Berlin, Nürnberg und München angeboten. Auch bei der Vereinbarkeit von Beruf und der Pflege von pflegebedürftigen Angehörigen leistet der DB-Konzern Unterstützung. Zusammen mit »compass private pflegeberatung« und der BAHN-BKK bietet die Stiftungsfamilie BSW&EWH umfangreiche und professionelle Unterstützungsleistungen rund um das Thema Pflege.



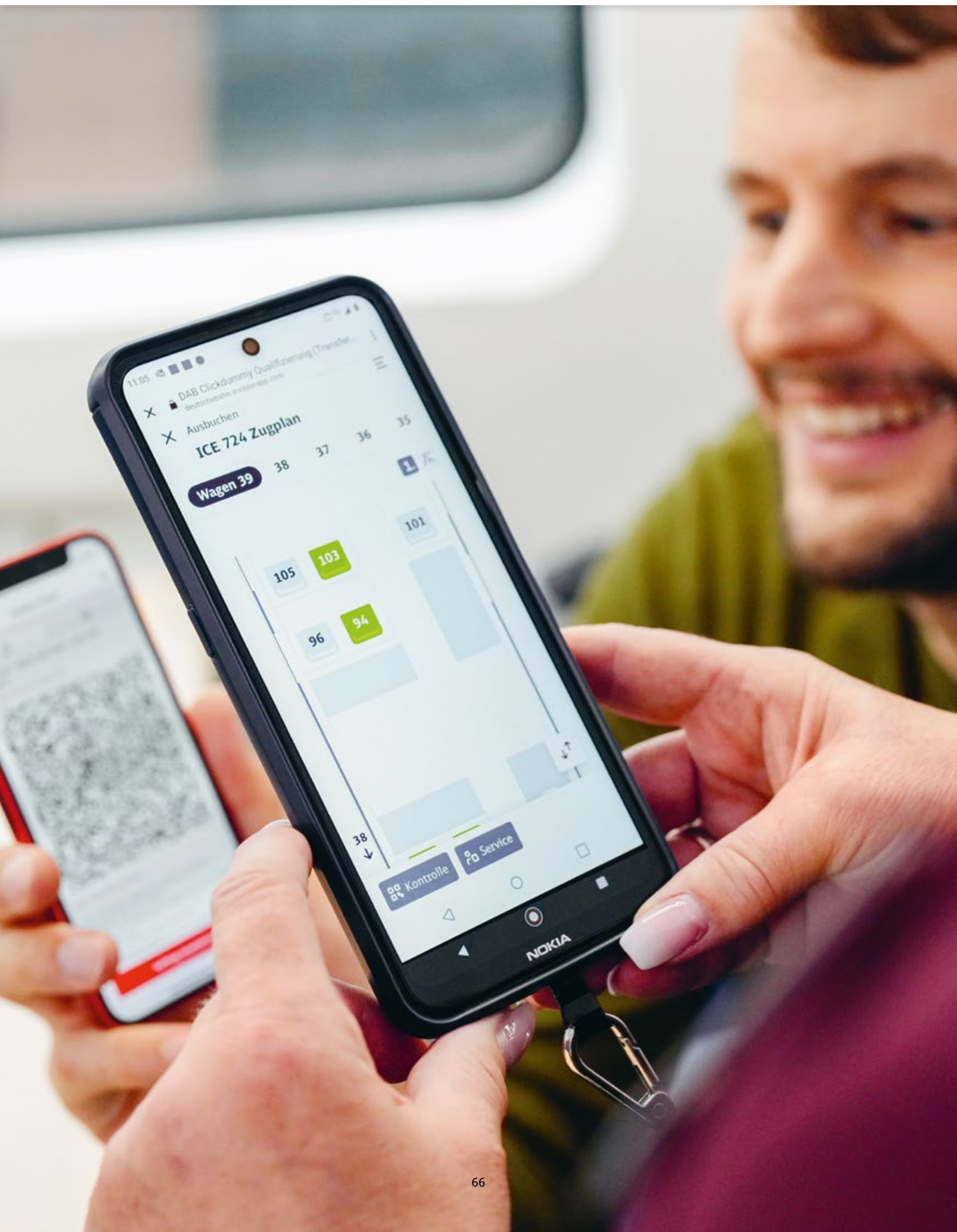
Ein weiterer Baustein bei der Verwirklichung des Anspruchs, Beruf, Familie und Privatleben noch besser vereinbaren zu können, ist die konsequente Umsetzung weiterer Schritte zur Etablierung neuer und flexibler Formen der Zusammenarbeit. Im Sommer 2021 wurde im DB-Konzern die Grundsatzentscheidung getroffen, für Mitarbeitende wie Führungskräfte mit Bürotätigkeiten mobiles Arbeiten als festen Bestandteil des Arbeitsalltags zu verankern. Überdies werden an allen bundesweiten Bürostandorten sukzessive Desksharing und ein tätigkeitsorientiertes Bürokonzept eingeführt. Der DB-Konzern knüpft damit an die positiven Erfahrungen der coronabedingt intensiven digitalen Zusammenarbeit, die vielfältigen und langjährigen Erfahrungen bei der Gestaltung moderner Bürostrukturen und die Bedürfnisse der Mitarbeitenden nach flexiblen Arbeitsbedingungen an.

Zur Steigerung des Frauenanteils insgesamt und in Führungspositionen wurden zahlreiche Maßnahmen entwickelt. Um als führender Arbeitgeber für Frauen sichtbar zu sein und das Ziel »30 % Frauen in Führung« zu erreichen, wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket inkl. einer neuen Frauenrecruitingstrategie entwickelt. So wird zukünftig für die Besetzung von Führungspositionen mindestens eine Frau auf der Shortlist platziert. Den Anteil an weiblichen Bewerbungen erhöht der DB-Konzern über Ausschreibungen in Voll- und Teilzeit sowie durch die explizite Ansprache von Kandidatinnen in allen Zielgruppen. Es werden z. B. individuelle Recruiting Days für Kandidatinnen durchgeführt und exklusive Events, Netzwerkmöglichkeiten sowie Patenschaften während des Bewerbungsprozesses angeboten. Darüber hinaus ist jede Führungskraft ab der Ebene der leitenden Angestellten dazu verpflichtet, einen eigenen Leistungsbeitrag festzulegen, der auf das Ziel »30 % Frauen in Führung« einzahlt. Das Talentmanagement des DB-Konzerns wurde 2021 neu ausgerichtet. Zentrale Elemente sind ein einfacherer Zugang für Mitarbeitende und Führungskräfte sowie attraktivere Angebote zur Orientierung, Vernetzung und Sichtbarkeit für alle Karrierewege auf der Basis von Eigeninitiative und Individualität. Auch die Initiative »Frau Dich!« leistet mit einer individuellen Karriereberatung für Frauen einen Beitrag, sie für Führungspositionen zu begeistern und zu motivieren.

## Maßnahmen zur Herstellung von Entgeltgleichheit für Frauen und Männer (§ 21 Abs. 1 Nr. 2 EntgTranspG)

Das für die DB Fernverkehr AG geltende Tarifwerk stellt die Entgeltgleichheit für Männer und Frauen sicher, sodass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Einhaltung und Förderung von Entgeltgleichheit zwischen Frauen und Männern erforderlich sind. Betriebliche Prüfverfahren nach den §§ 17 ff. EntgTranspG sind bisher keine durchgeführt worden. Auskunftsverlangen nach den §§ 10 ff. EntgTranspG sind bis Ende 2021 nicht gestellt worden.

Frauen und Männer in Führungspositionen verdienen im DB-Konzern gleich. Das ist das Ergebnis einer internen Prüfung des DB-Konzerns. Der DB-Konzern überprüft seit 2017 jedes Jahr für seine Führungskräfte, ob es Geschlechterunterschiede bei der Vergütung gibt.



# KONTAKTINFORMATIONEN

## DB FERNVERKEHR AG

Europa-Allee 78–84  
60486 Frankfurt am Main  
www.bahn.de

## 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](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet — [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 20. Februar 2023), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter [db.de/berichte](http://db.de/berichte) abrufbar.



## KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG  
Konzernkommunikation  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin  
Telefon — 030.297-61030  
E-Mail — [presse@deutschebahn.com](mailto:presse@deutschebahn.com)  
Internet — [www.deutschebahn.com/presse](http://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-Fahrgastrechtsverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter [bahn.de/hilfe](http://bahn.de/hilfe) finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



## DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

Der DB-Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube, Twitter und LinkedIn.



## 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.

## IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin  
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz  
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf  
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden  
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart  
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

## BILDNACHWEIS

- ✎ Titel Umschlag DB AG/Arne Lesmann
- ✎ 1 DB AG/Patrick Kuschfeld/Max Lautenschläger
- ✎ 4 DB AG/Max Lautenschläger
- ✎ 16 DB AG/Max Lautenschläger
- ✎ 66 DB AG/Oliver Lang

**DB Fernverkehr AG**  
Europa-Allee 78-84  
60486 Frankfurt am Main

[www.bahn.de](http://www.bahn.de)

