



**DB Fernverkehr AG**  
Geschäftsbericht 2023

---

# Inhalt

- 1** Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
- 4** Bericht des Aufsichtsrats
- 7** Qualitätsbericht
- 17** Lagebericht
- 39** Jahresabschluss

## ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

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



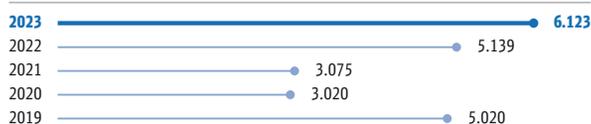
↗ 2023 zu 2022: + 8,9%

ERGEBNIS NACH STEUERN<sup>2)</sup> / in Mio. €



↘ 2023 zu 2022: - 289 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2023 zu 2022: + 19,1%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
<b>FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €</b>				
Umsatz	6.123	5.139	+ 984	+ 19,1
Ergebnis nach Steuern <sup>2)</sup>	- 224	65	- 289	-
Bilanzsumme per 31.12.	9.368	8.049	+ 1.319	+ 16,4
Anlagevermögen per 31.12.	8.624	7.602	+ 1.022	+ 13,4
Eigenkapital per 31.12.	2.229	2.082	+ 147	+ 7,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	5.540	4.121	+ 1.419	+ 34,4
Brutto-Investitionen	1.718	1.568	+ 150	+ 9,6
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	1.718	1.567	+ 151	+ 9,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	20.963	19.136	+ 1.827	+ 9,5
<b>LEISTUNGSKENNZAHLEN</b>				
Reisende Schiene in Mio.	139,0	130,8	+ 8,2	+ 6,3
Verkehrsleistung Schiene in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	45,2	41,5	+ 3,7	+ 8,9
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	156,5	157,7	- 1,2	- 0,8

<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 eines deutlich gezeigt: Die DB Fernverkehr AG bewegt sich in einem Spannungsfeld. 2023 war in der öffentlichen Wahrnehmung stark geprägt von der nicht zufriedenstellenden Pünktlichkeit. Gleichzeitig war es für den Fernverkehr aber auch ein Jahr mit neuen Rekorden bei Personenkilometern und Umsatz.

Die große Nachfrage nach klimafreundlichen Reisen auf der Schiene traf auf eine Infrastruktur, die durch fehlende Investitionen in den letzten Jahrzehnten nicht dafür ausgelegt war. Um dieses Spannungsfeld in den nächsten Jahren Stück für Stück aufzulösen, haben die Deutsche Bahn und der Bund gemeinsam das Konzept der Generalsanierung entwickelt. Die grundlegende Erneuerung der Riedbahn zwischen Frankfurt am Main

und Mannheim in diesem Jahr wird der Startschuss sein für eine Kompletterneuerung der 40 wichtigsten Strecken. Und mit jeder dieser Maßnahmen wird sich die betriebliche Qualität im Fernverkehr nach und nach verbessern.

2023 stand zum Jahresende aber noch eine Pünktlichkeit von nur 64,0 Prozent. Das war nicht nur geringer als im Vorjahr (65,2 Prozent), sondern auch weit entfernt von dem, was unsere Fahrgäste zu Recht von uns erwarten. Neben den Auswirkungen der maroden Infrastruktur belastete insbesondere auch ein Baugeschehen auf Rekordniveau die Pünktlichkeit. Im vergangenen Jahr wurden mehr als 60 Prozent der Fernverkehrszüge auf ihrer Fahrt durch mindestens eine Baustelle ausgebremst, in einigen Monaten sogar drei von vier Zügen. Aufgrund des massiven Sanierungsstaus hat die Deutsche Bahn das Bauvolumen erheblich ausweiten müssen. Dadurch hat vor allem das kurzfristige Baugeschehen im Jahresvergleich deutlich zugenommen.

Trotz dieser infrastrukturellen Einschränkungen und mehrerer Streiks sind 2023 so viele Menschen so weite Strecken mit dem Fernverkehr gefahren wie nie zuvor. Und mit jedem der 45 Milliarden Personenkilometer (+9 Prozent gegenüber Vorjahr) haben unsere Fahrgäste einen wichtigen Beitrag geleistet, um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Der Fernverkehr bleibt damit auch unter anspruchsvollen Rahmenbedingungen eine wesentliche Säule für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor.

Die große Nachfrage bescherte der DB Fernverkehr AG einen Rekordumsatz von 6,1 Milliarden Euro – ein Plus von 19 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der allgemeinen Preissteigerungen, insbesondere bei einem der größten Kostenbestandteile, den Energiekosten, lag das EBIT zum Jahresende jedoch lediglich bei –139 Millionen Euro.

Ungeachtet dieser schwierigen Rahmenbedingungen hat die DB Fernverkehr AG 2023 weiter an der Umsetzung der Strategie Starke Schiene gearbeitet und so den Fernverkehr Stück für Stück besser gemacht. Mit der Bestellung von weiteren 56 ICE L und 17 ICE3neo treiben wir die Modernisierung und den Ausbau unserer Flotte weiter voran. Und mit dem ICE der Zukunft gehen wir noch einen Schritt weiter: Im Dezember haben wir eine Ausschreibung für bis zu 95 Fernverkehrszüge gestartet, die zu Beginn der 2030er-Jahre mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 300 km/h und möglichst vielen stufenlosen Einstiegen völlig neue Maßstäbe setzen werden.

Durch den Ausbau unserer Flotte können wir unseren Fahrgästen immer mehr attraktive Verbindungen anbieten. So brachte der Fahrplanwechsel im Dezember 2023 die größte Angebotsausweitung seit 20 Jahren mit sich – mit mehr und schnelleren ICE zwischen den Metropolen, mehr Intercity-Angeboten in der Fläche sowie neuen Nachtzugverbindungen, die wir gemeinsam mit weiteren europäischen Bahnen realisieren.

Vor allem stand 2023 aber auch im Zeichen des Service für unsere Fahrgäste – des persönlichen genauso wie des digitalen. Seit September können unsere Kund:innen eine komplett neue Version des DB Navigators und unserer Webseite bahn.de nutzen. Der DB Navigator ist mit über 60 Millionen Downloads Deutschlands beliebteste Mobilitäts-App und bietet nun noch mehr hilfreiche Features für die digitale Reisebegleitung. Diese ist in betrieblich herausfordernden Zeiten wichtiger denn je – genauso wie der persönliche Service unserer Mitarbeitenden in den Lounges, Reisezentren und an Bord der Züge. Wie entscheidend unsere Kolleg:innen als Gastgeber:innen an Bord sind, zeigen einmal mehr die Umfragen, in denen sie von unseren Kund:innen erneut besonders gut bewertet worden sind.

Da passt es hervorragend, dass wir im Berichtsjahr rund 3.300 neue Mitarbeitende einstellen konnten. Das sind so viele Neueinstellungen wie nie zuvor in einem Jahr. Die neuen Kolleg:innen tragen dazu bei, dass der Fernverkehr heute mehr Mitarbeitende hat als je zuvor. Ihnen allen möchte ich ganz herzlich danken. Denn ohne ihren täglichen Einsatz für unsere Fahrgäste wären all die Schritte, die wir 2023 auf dem Weg zu einer besseren Bahn gegangen sind, nicht möglich gewesen.

Und auch wenn das Spannungsfeld zwischen Verkehrsmengenwachstum, Pünktlichkeit und Baugeschehen in den kommenden Jahren erst Stück für Stück aufgelöst werden wird, bleibt am Ende des Jahres 2023 vor allem Zuversicht: Denn nie zuvor war der gesellschaftliche und politische Konsens, dass Deutschland eine starke Schiene braucht, so groß. Den damit verbundenen Anspruch unserer Kund:innen einzulösen und die nachhaltige Mobilität der Zukunft gestalten zu können, wird auch im nächsten Jahr ein großer Ansporn für das gesamte Team des Fernverkehrs sein.

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 einer außerordentlichen Sitzung 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. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.



Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sieben 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 der neuen Vergütungsstruktur sowie 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 15. März 2023 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 und der aktuellen Lage befasst. Zudem nahm er die Mittelfristplanung 2023 bis 2027 zur Kenntnis.

Schwerpunkt der Sitzung am 7. Juni 2023 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage. Herr Dr. Michael Peterson wurde mit Wirkung zum 1. April 2024 erneut zum Vorstandsvorsitzenden der DB Fernverkehr AG bestellt.

Schwerpunkt der Sitzung am 12. September 2023 war wiederum die Berichterstattung zur aktuellen Lage.

In seiner Sitzung am 29. November 2023 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2024 einschließlich der Investitions- und Projektplanung, die Mittelfristplanung 2024 bis 2028, die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der methodischen Weiterentwicklung der Vergütungsstruktur für die Vorstandsmitglieder.

In seiner außerordentlichen Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat mit Angelegenheiten des Vorstands.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2023 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens, verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung und nahm die Fortentwicklung des Geschäftsmodells zur Kenntnis. Er befasste sich mit der Nachfrage in den einzelnen Angebotsbereichen und ließ sich über Marketingaktionen und Angebotsmaßnahmen unterrichten. Die Auswirkungen des Deutschland-Tickets waren ebenfalls Teil der Berichterstattung. Weiterer Tätigkeitsschwerpunkt war die betriebliche Situation. Der Aufsichtsrat ließ sich fortlaufend und ausführlich über die Entwicklung der Pünktlichkeit und die Maßnahmen zu deren Stabilisierung berichten. Er behandelte die Beschaffungsprojekte im Bereich Flotte und die Werkvorhaben. Zudem ließ er sich über die Personallage und die Rekrutierungsbemühungen informieren. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat führte eine Effizienzprüfung seiner Tätigkeit durch.

## Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2023 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüferin 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 gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht der Abschlussprüferin wurde in der Bilanzsitzung am 13. März 2024 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 2023 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2023 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

## Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Andreas Gehlhaar schied mit Ablauf des 31. Oktober 2023 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 1. November 2023 Frau Nicole Mommsen nach.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Gehlhaar seinen Dank für seine 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 2023 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2024

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 die Verkehrsleistung auf über 70 Milliarden Personenkilometer gesteigert werden. Gleichzeitig sollen die Kundenzufriedenheit sowie die Qualität der Produkte erhöht 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. Die Erholung der Reisendenzahlen setzte sich 2023 weiter fort, nachdem das erste Quartal 2022 noch spürbar durch Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie beeinflusst war. Mit dem Ziel, das Serviceversprechen von mehr Komfort und operativer 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 älteren ICE-Fahrzeugen sowie die Ergänzung der Fahrzeugflotte durch die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-4-Züge und ICE-3-Züge der Baureihe 408. Die im Berichtsjahr fortgesetzte 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 Pünktlichkeitsentwicklung im Berichtsjahr durch den schlechten Anlagenzustand der Schieneninfrastruktur, das anhaltend hohe Bauaufkommen und im Ergebnis instabile Bauplanungsprozesse sowie die insgesamt hohe Netzauslastung stark beeinträchtigt. Belastungen resultierten zudem aus der angespannten Personalsituation bei Fachkräften sowie Störungen des Betriebs durch Einzelereignisse (z. B. Güterzugunfall Geseke und Oberleitungsstörung München).

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 Kundenbeirat 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 Kundengruppen einbezogen.

# INFORMATIONEN UND FAHRKARTENVERTRIEB

Den Kund:innen wird vor, während und nach der Fahrt ein umfassendes Informations- und Beratungsangebot über unterschiedliche Medien angeboten.

- Die Webseite [bahn.de](https://bahn.de)  und die App DB Navigator verzeichneten zusammen in 2023 im Durchschnitt 42 Millionen Besucher:innen pro Monat (im Vorjahr: 36 Millionen Besucher:innen pro Monat). [bahn.de](https://bahn.de)  ist eines der meistbesuchten Mobilitätsportale in Deutschland. Im Berichtsjahr verzeichnete [bahn.de](https://bahn.de)  rund 650 Millionen Besuche (im Vorjahr: 600 Millionen Besuche) und mehr als 44 Millionen Online-Buchungen<sup>1)</sup> (im Vorjahr: 48 Millionen Online-Buchungen). Der DB Navigator ist eine der beliebtesten deutschen Mobilitätsapps (u. a. Auszeichnung WirtschaftsWoche Februar 2023) mit über 70 Millionen Downloads (im Vorjahr: 60 Millionen Downloads). Im Berichtsjahr gab es über den DB Navigator 96,5 Millionen Handy-Buchungen (im Vorjahr: 91,3 Millionen Handy-Buchungen), und mehr als 1,5 Milliarden Reiseauskünfte (im Vorjahr: 1,3 Milliarden Reiseauskünfte) wurden abgerufen.
- Das Berichtsjahr war für die digitalen Vertriebskanäle [bahn.de](https://bahn.de)  und DB Navigator ein Jahr der Erneuerung. Im September 2023 erfolgte die Umstellung von [bahn.de](https://bahn.de)  auf die neu entwickelte Vertriebsplattform, die schlankere Prozesse und die schnellere Bereitstellung von neuen Funktionen und Verbesserungen anbietet. [bahn.de](https://bahn.de)  steht den Privatkund:innen seitdem mit optimiertem Design und einer intuitiveren Nutzerführung zur Verfügung. Kurz darauf wurde der neue DB Navigator zur Verfügung gestellt. Auf Basis der ersten Kund:innenfeedbacks konnten bereits weitere Optimierungen umgesetzt werden.
- Der Komfort Check-in ermöglicht Fahrgästen von DB Fernverkehr eine kontaktlose Reise ohne Ticketkontrolle. Auch im Berichtsjahr wurde der Service weiterentwickelt und die Nutzung durch unsere Fahrgäste gesteigert. 2023 wurde der Wert von 80 Millionen Check-ins überschritten. Wesentliche Funktionserweiterungen betrafen bspw. einen erleichterten Einstieg in den Check-in-Prozess, einen vereinfachten Sitzplatzwechsel sowie die erweiterte BahnCard-Unterstützung. Zudem wurde der Komfort Check-in auf Tickets der neuen Vertriebsplattform und auf den neuen DB Navigator migriert.

Darüber hinaus wurde die Möglichkeit geschaffen, den Komfort Check-in auch auf Tickets und Angebote auszuweiten, deren Prüfung aktuell nicht vollständig digital abgeschlossen werden kann (bspw., wenn ein Altersnachweis erforderlich ist). Seit dem Berichtsjahr ist der Komfort Check-in auch für Tickets von Kindern zwischen 6 und 14 Jahren nutzbar.

- Im Berichtsjahr wurde die DB-Sprachanwendung für Amazon Alexa (Deutsche Bahn Skill) weiterentwickelt. Der Fokus lag neben der Optimierung der Haltestellenerkennung auf der Funktion Einrichten von Favoriten. Nutzer:innen können nun per Sprachbefehl oder über die Webseite in ihrem Profil persönliche Favoriten, einen Zug oder eine Strecke speichern, wodurch die Auskunft beschleunigt wird. Weitere Änderungen betrafen die vereinfachte Nutzer:innenführung mit maximal zwei Auswahlmöglichkeiten im Dialog, die stärkere Integration des DB Navigators durch die Send-to-Phone-Funktion und die einfache Integration in Alexa-Routinen.
- Der Chatbot DB Smile informiert als virtueller Assistent auf [bahn.de](https://bahn.de)  die Fahrgäste rund um den Personenverkehr. Er beantwortet Fragen zu Angeboten, Produkten und Services der Deutschen Bahn. Der Schwerpunkt des Chatbots liegt dabei auf den Themenbereichen Ticketumtausch, Fahrgastrechte, BahnCard und Deutschland-Ticket. DB Smile ergänzt das Self-Service-Angebot auf [bahn.de](https://bahn.de)  sowie die klassischen Kontaktkanäle, insbesondere bei kurzfristig aufkommendem Informationsbedarf der Fahrgäste. Die Anzahl der geführten Chats mit Kund:innen durch den virtuellen Assistenten DB Smile stieg im Jahr 2023 auf rund 1.041.000 Chats (im Vorjahr: rund 830.000 Chats). Im Schnitt wurden 90 % der Chats automatisiert durch den Chatbot geführt. Konnte der Chatbot das Anliegen nicht bearbeiten, haben Agent:innen im Live-Chat die Kund:innen beraten.
- Das City-Ticket ist in 130 Städten im jeweiligen Geltungsbereich bei Super Sparpreis, Sparpreis und Flexpreis-Fahrkarten bei DB Fernverkehr erhältlich. Bei der Flexpreis-Fahrkarte ist das City-Ticket bereits im Ticketpreis enthalten. Das City-Ticket ist gültig für die Anfahrt zum Bahnhof am Abfahrtsort bzw. zur Weiterfahrt am Zielort mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Bundesweit stehen rund 5.000 stationäre Ticketautomaten an rund 3.000 Standorten für Fahrplanauskünfte und Fahrkartenverkäufe zur Verfügung.
- In den bundesweit rund 300 Reisezentren stehen die Mitarbeitenden des DB-Konzerns für Reiseinformationen und den Fahrkartenverkauf am Schalter in direktem Kontakt mit den Kund:innen. Zudem stehen den Kund:innen rund 1.600 Agenturen für persönliche Beratung und den Ver-

<sup>1)</sup> Anzahl Buchungen bahn.de: Der Verkauf des Deutschland-Tickets führt zu einer Verlagerung der Aufträge zum Abo-Vertrieb und somit zu einem Rückgang der Aufträge im Digitalvertrieb. Beispiel: Kund:innen schließen ein Abo im Abo-Vertrieb ab und nutzen dieses den ganzen Monat statt wie bisher im Monat mehrere Nahverkehrstickets über bahn.de zu kaufen.



kauf von Fahrkarten zur Verfügung. In Düsseldorf wurde das erste komplett neu gestaltete Reisezentrum des Fernverkehrs eröffnet. Weitere 25 folgen in den kommenden Jahren.

- Mit dem Video-Reisezentrum betreibt der DB Konzern ein videobasiertes Vertriebsprodukt. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen. Ende 2023 war es an 110 Standorten verfügbar.
- An großen und mittleren Bahnhöfen unterstützen rund 2.000 Servicemitarbeitende der DB InfraGO AG (vormals 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 KUNDENZUFRIEDENHEIT

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist ein regelmäßiges und systematisches Feedback der Kund:innen. Im Berichtsjahr wurden in 34 Studien rund 240.000 Fahrgäste und etwa 2.700 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung der Leistungen im Schienenpersonenverkehr befragt. Dabei wird differenziert 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 Beschwerdeverfahren und Fahrgastrechten. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Die Kundenzufriedenheit für die aktuelle Fernverkehrsfahrt 2023 liegt mit einer Schulnote von 2,7 genau auf Vorjahresniveau. Nach einem positiven Jahresstart sank die Kundenzufriedenheit zur Jahresmitte und blieb trotz besserer Bewertung von Komfort- und Serviceleistungen aufgrund nicht zufriedenstellender Pünktlichkeit und der Streiksituation auf dem Niveau des Vorjahres. Die Kundenzufriedenheit wurde über die onlinebasierte Kund:innenbefragung gemessen, die die bisherige Kundenzufriedenheitserhebung mit Papierfragebögen auf den Zügen ablöst, und in einem öffentlich verständlicheren Schulnotensystem kommuniziert. Die Studien und ihre Auswertung werden von unabhängigen Marktforschungsinstituten durchgeführt.

Zentrale Themenbereiche waren 2023 erneut die Verbesserung der Kommunikation, insbesondere vor dem Hintergrund der angespannten betrieblichen Situation. Zudem wurden die Inbetriebnahme weiterer neuer ICE-Züge fortgesetzt sowie einzelne Komfortaspekte im Zug verbessert, wie z. B. der Komfort Check-in und die Sitzplatzverfügbarkeit. Mit den regelmäßig durchgeführten Zufriedenheitserhebungen der Kund:innen wird zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr gemessen.

## SAUBERKEIT DER ZÜGE UND DER BAHNHOFSEINRICHTUNGEN

Eine stark gestiegene Auslastung der Züge infolge der erholungsbedingt gestiegenen Reisendenzahlen sowie die angespannte betriebliche Situation stellten auch für die Reinigung eine Herausforderung dar. So erforderten Eingangsverspätungen ankommender Züge ein hohes Maß an Flexibilität seitens der Prozessbeteiligten in der Reinigung durch kurzfristige Umplanung von Kapazitäten und Ressourcen. Bei der Reinigung der Züge vor jeder Zugfahrt lag das Hauptaugenmerk neben den WCs insbesondere auf den Kontaktflächen, wie bspw. Griffen und Stangen, die desinfizierend gereinigt wurden. In regelmäßigen Abständen wurden zudem Intensivreinigungen (Wochen-, Grund- und Jahresreinigungen) durchgeführt. Darüber hinaus wurde die gesamte Fernverkehrsflotte im ersten Halbjahr 2023 einer erweiterten Reinigung unterzogen. Die besonders sensiblen Bereiche (bspw. Kleinkindabteile) wurden intensiver gereinigt.



Das Reinigungs- und Qualitätssicherungssystem wurde 2023 weitergeführt. Das Reinigungssystem standardisiert die Reinigungsleistung vor jeder Zugfahrt. Das Qualitätssicherungssystem prüft anschließend, dass die mobilen und stationären Reinigungsleistungen die Qualitäts- und Hygienestandards erfüllen. Qualifizierte Prüfer:innen kontrollieren stichprobenartig die Qualität der Reinigungsleistungen mit Fokus auf kund:innenrelevante Bereiche. Insbesondere die Einhaltung der Hygiene-/Sauberkeitsvorgaben in den sanitären Einrichtungen ist ein wichtiger Bestandteil der Qualitätsprüfung. 2023 wurde sie mit einem Erfüllungsgrad von 92,2% bewertet (im Vorjahr: 92,3%) und liegt knapp unter dem Zielwert von 93%. Insgesamt wurden im Berichtsjahr über 44.000 Reinigungsprüfungen (im Vorjahr [Wert angepasst]: über 38.000 Reinigungsprüfungen) durchgeführt.

Um die Anforderungen der Reisenden im Hinblick auf die Sauberkeit auch während der Zugfahrt zu gewährleisten, wurden 2023 wie auch im Vorjahr bei rund 80% aller Züge während ihres Laufweges Unterwegsreinigungen durchgeführt. Dabei wurden die zusätzlichen Maßnahmen zur desinfizierenden Behandlung von Kontaktflächen aus den Vorjahren fortgeführt.

Insgesamt wurde die Sauberkeit am Sitzplatz mit der Schulnote 2,4 (im Vorjahr: Schulnote 2,3) und der Zugtoiletten wie im Vorjahr mit der Schulnote 3,0 bewertet.

Die Zahl durchgeführter Außenreinigungen der Züge sank 2023 auf monatlich rund 1.000 Waschfahrten (im Vorjahr: rund 1.400 Waschfahrten pro Monat), da mehrere Waschanlagen aufgrund von Umbau- und Modernisierungsmaßnahmen nicht zur Verfügung standen. Um die Anlagenausfälle teilweise zu kompensieren, wurden 2023 in verstärktem Umfang auch manuelle Außenreinigungen durchgeführt. Monatlich wurden 2023 rund 130 Züge manuell von außen gewaschen (im Vorjahr: rund 40 manuelle Wäschen pro Monat).

Die Luftqualität im Innenraum der Züge wird durch die zugeführte Frischluftmenge bestimmt. 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 die Fernverkehrszüge eine hohe Luftwechselrate. Das bedeutet ein hohes Volumen einströmender Luft im Verhältnis zum Volumen des Fahrgastraums. In einem ICE wird die Luft 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 wird eine Innentemperatur von 23°C angestrebt. Bei steigenden Außentemperaturen wird die Temperatur im Innenraum angepasst, damit der Temperaturunterschied beim Betreten und Verlassen des Zuges als angenehm empfunden wird.

Die Lebensmittelsicherheit und insbesondere die Trinkwasserqualität an Bord wird durch einen DB-konzernexternen Dienstleister regelmäßig überprüft.

Im Bereich der Bahnhofsreinigung wurde 2023 das Produktionskonzept Infrastrukturelles Facility-Management (IFM) fortgeführt. Ziel ist die Ausrichtung der Reinigung auf die Bedürfnisse der Reisenden anhand identifizierter Kernbedürfnisse. Ab dem zweiten Halbjahr 2023 wurde der Zyklus für Bodenreinigung und Abfallbeseitigung erhöht und es wurden mobile Reinigungsteams flächendeckend eingeführt. Auch 2023 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 Züge der DB Fernverkehr per Dezember 2023 lag mit 64,0% unter dem Vorjahreswert (65,2%) und war damit niedriger als erwartet.

Ursächlich waren v. a. der schlechte Infrastrukturzustand aufgrund von überalterten und störanfälligen Anlagen sowie das hohe Volumen an kurzfristigen Baubedarfen. Zudem führten insbesondere Störungen auf den hochbelasteten Streckenabschnitten und Verkehrsknoten zu überproportional hohen Stauwirkungen, die auf das gesamte Streckennetz wirkten. Darüber hinaus bleiben der Austausch von schadhafte Betonschwellen und die damit verbundene Einrichtung von Langsamfahrstellen eine Kernherausforderung für die Betriebsqualität. Positiv zu erwähnen ist, dass die Anzahl der Fahrzeugstörungen bei steigender Fahrzeugverfügbarkeit gesunken ist.



Belastungsbedingte Verspätungen (insbesondere Zugfolgekonflikte) waren 2023 die Hauptverspätungsursache und haben auf einem hohen Vorjahresniveau nochmals um 4% zugenommen. Die Baubetroffenheit der Züge ist gegenüber dem bereits hohen Niveau des Vorjahres nochmals angestiegen. Insgesamt waren 62% (im Vorjahr: 53%) aller Fernverkehrszüge von mindestens einer Baumaßnahme betroffen. Die angespannte Betriebslage führte in der Folge zu zusätzlichen Störungen in betrieblichen Prozessen, bspw. aufgrund verspäteter Personal- und Fahrzeugübergänge sowie erforderlicher Sicherung von Anschlüssen.

Einzelereignisse wie ein Brückenschaden und die damit einhergehende Streckensperrung im Knoten Frankfurt sowie witterungsbedingte Einschränkungen (Wintereinbruch in Süddeutschland im Dezember 2023 und Stürme), die teilweise zu lang anhaltenden Infrastrukturschäden führten, belasteten die Pünktlichkeitsentwicklung zusätzlich. Darüber hinaus resultierten negative Effekte aus einer geringen Beginnplanmäßigkeit sowie Personalengpässen, die u. a. zu einer Unterbesetzung von Stellwerken führten. Streiks der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sowie der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) führten 2023 zu starken Einschränkungen für die Reisenden sowie zu einem hohen zusätzlichen Aufwand insbesondere durch notwendige Umplanungen und in der Reisendeninformation.

In der Folge verschlechterte sich im Berichtsjahr auch die Reisendenpünktlichkeit leicht auf 68,9% (im Vorjahr: 69,3%). 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 Anschlusserrreichungsgrad im Fernverkehr lag 2023 mit 83,2% etwa auf dem Niveau des Vorjahres (83,1%). Dabei wurden alle gebuchten Umstiege berücksichtigt, die nicht von ersatzlosen Ausfällen betroffen waren.

## Kennzahlen nach Verordnung (EU) 2021/782

	2023	2022
Durchschnittliche Gesamtverspätung (je Halt) - gesamt (in Minuten) <sup>1)</sup>	9,6	9,5
Pünktlichkeit <sup>2)</sup> (in %)	64,0	65,2
Verspätungen aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19, Abs. 10 <sup>3)</sup> - gesamt (in %)	8,3	8,5
Verspätungen aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19, Abs. 10 <sup>3)</sup> - Inlandsverkehre (in %)	8,1	7,9
Verspätungen aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19, Abs. 10 <sup>3)</sup> - Auslandsverkehre (in %)	9,3	10,5
Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (5:59 Minuten) - gesamt (in %)	12,4	11,7
Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (5:59 Minuten) - Inlandsverkehre (in %)	12,6	11,9
Abfahrt bei Zugbeginn verspätet (5:59 Minuten) - Auslandsverkehre (in %)	11,5	10,8
Ankunft am Zugende verspätet - gesamt (in %)	43,3	42,1
Ankunft am Zugende verspätet - Inlandsverkehre (in %)	43,7	41,9
Ankunft am Zugende verspätet - Auslandsverkehre (in %)	41,9	42,8
Verspätungen < 60 Minuten (Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>4)</sup> ) - gesamt (in %)	97,5	97,4
Verspätungen < 60 Minuten (Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>4)</sup> ) - Inlandsverkehre (in %)	97,5	97,4
Verspätungen < 60 Minuten (Anteil Halte ≤ 60 Vmin <sup>4)</sup> ) - Auslandsverkehre (in %)	97,7	97,4
Verspätungen von 60 bis 119 Minuten (Anteil Halte 60 - 120 Vmin <sup>4)</sup> ) - gesamt (in %)	2,2	2,2
Verspätungen von 60 bis 119 Minuten (Anteil Halte 60 - 120 Vmin <sup>4)</sup> ) - Inlandsverkehre (in %)	2,2	2,2
Verspätungen von 60 bis 119 Minuten (Anteil Halte 60 - 120 Vmin <sup>4)</sup> ) - Auslandsverkehre (in %)	2,0	2,3
Verspätungen > 120 Minuten (Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>4)</sup> ) - gesamt (in %)	0,3	0,4
Verspätungen > 120 Minuten (Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>4)</sup> ) - Inlandsverkehre (in %)	0,3	0,4
Verspätungen > 120 Minuten (Anteil Halte ≥ 120 Vmin <sup>4)</sup> ) - Auslandsverkehre (in %)	0,3	0,3
Zugausfälle - gesamt (in %)	2,7	2,3
Zugausfälle - Inlandsverkehre (in %)	2,2	2,0
Zugausfälle - Auslandsverkehre (in %)	0,5	0,3
Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19, Abs. 10 <sup>3)</sup> - gesamt (in %)	0,4	0,7
Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19, Abs. 10 <sup>3)</sup> - Inlandsverkehre (in %)	0,3	0,6
Zugausfälle aufgrund von Umständen im Sinne von Art. 19, Abs. 10 <sup>3)</sup> - Auslandsverkehre (in %)	0,1	0,1

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> Ein Halt wird als betrieblich pünktlich gewertet, wenn die planmäßige Ankunftszeit um weniger als 6 Minuten überschritten wurde.

<sup>3)</sup> Höhere Gewalt.

<sup>4)</sup> Verspätungsminuten.

## Bewältigung von Störungen

Ziel ist es, die Störungen und deren Auswirkungen mit einer frühzeitigen und verlässlichen Reisendeninformation zu minimieren. In 2023 lag der Fokus auf Projekten zur Steigerung der Pünktlichkeit der Züge und der Zufriedenheit der Kund:innen.

So wurde z. B. ein Projekt zur besseren Steuerung von Verkehrsleitstellen mit dem Ziel umgesetzt, bessere Dispositionsentscheidungen für die Mehrheit der Reisenden zu treffen sowie Reisende besser zu informieren und zu steuern.

Für eine verlässliche und stabile Betriebsführung sowie für eine optimale Reisendeninformation im Störfall sorgen etablierte Prozesse in den Verkehrsleitstellen. Auf Großstörungen ausgerichtete Betriebskonzepte können bei Störungseintritt sofort in Kraft gesetzt werden, damit Ersatzmaßnahmen (wie der Einsatz von Reservezügen in Ballungsgebieten) sofort wirken können.

## HILFELEISTUNG FÜR PERSONEN MIT BEHINDERUNGEN UND EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT

Der DB-Konzern unternimmt seit Jahren große Anstrengungen, um Fahrgästen mit Behinderungen eine selbstbestimmte Mobilität zu ermöglichen. Damit bekennt sich der DB-Konzern zu der gesellschaftlichen Verantwortung gegenüber den mehr als zehn Millionen Bundesbürger:innen mit Behinderungen, die für den DB-Konzern eine wichtige Kunden- und Zielgruppe darstellen.

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

Die Programme zur Barrierefreiheit bilden die Basis der Zukunftsarbeit zur gleichberechtigten Teilhabe behinderter Menschen am Leistungsangebot des DB-Konzerns und betrachten jeweils einen Zeithorizont von fünf Jahren. Die darin beschriebenen Maßnahmenplanungen sind eine Selbstverpflichtung 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 Zusammenarbeit 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 oder verfügen über einen niveaugleichen Einstieg. 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 Juli des Berichtsjahres abgeschlossen. Es umfasste u. a. die Berücksichtigung eines zweiten Rollstuhlplatzes inkl. eines elektrisch höhenverstellbaren Tisches an beiden Plätzen sowie die Ergänzung taktiver Orientierungshinweise vom Einstieg bis zur Sitzplatznummer.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen des Modernisierungsprogramms neun weitere ICE-T-Züge mit taktilen Sitzplatznummern ausgestattet.

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

Nachdem Ende 2022 die ersten vier neuen ICE-3neo-Züge in Betrieb genommen wurden, sind im Berichtsjahr weitere zwölf ICE-3neo-Züge hinzugekommen. ICE-3neo-Züge verfügen u. a. über einen neu entwickelten Rollstuhl-Hublift, der robuster und bedienungsfreundlicher gestaltet ist, damit Rollstuhlfahrer:innen zuverlässiger und schneller ein- und aussteigen können.



Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen  
und eingeschränkter Mobilität

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 durch neue ICE-L-Züge des spanischen Herstellers Talgo ersetzt werden. Die ICE-L-Züge werden erstmals bei DB 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 2023) bieten die folgenden Tabellen:

ICE-ZÜGE (TRIEBZUGBASIS) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2023
ICE 1	-	29	29	-	58
ICE 2	-	43	-	-	43
ICE 3 (Baureihe 403/406)	-	49	13	-	62
ICE 3 (Baureihe 407)	17	-	-	-	17
ICE 3neo (Baureihe 408)	16	-	-	-	16
ICE 4 (Baureihe 412) 12-Teiler	50	-	-	-	50
ICE 4 (Baureihe 412) 7-Teiler	35	-	-	-	35
ICE 4 (Baureihe 412) 13-Teiler	50	-	-	-	50
ICE T (Baureihe 411/415)	-	-	70	-	70
<b>Insgesamt</b>	<b>168</b>	<b>121</b>	<b>112</b>	<b>-</b>	<b>401</b>
Anteil in %	42	30	28	-	100

IC-REISEZUGWAGEN <sup>1)</sup> (EINZELWAGENBASIS) / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Modernisierung gem. TSI PRM	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2023
ICmod mit Rollstuhlplätzen	-	174	-	-	174
ICmod ohne Rollstuhlplätze	-	-	432	-	432
Sonstige IC-Wagen mit Rollstuhlplätzen	-	-	10	-	10
Sonstige IC-Wagen ohne Rollstuhlplätze	-	-	-	50	50
Intercity 2 (Stadler-KISS)	84	-	-	-	84
Intercity 2 (Alstom-Twindexx)	305	-	-	-	305
<b>Insgesamt</b>	<b>389</b>	<b>174</b>	<b>442</b>	<b>50</b>	<b>1.055</b>
Anteil in %	37	16	42	5	100

<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

zudem 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.

Hilfeleistung für Personen mit Behinderungen  
und eingeschränkter Mobilität

WAGEN IM REGIONALVERKEHR / per 31.12.	Barrierefrei, Neubeschaffung gem. TSI PRM	Weitgehend barrierefrei, Neubeschaffung vor TSI PRM	Weitgehend barrierefrei durch Modernisierung	Teilweise barrierefrei (z. B. geeignet für Roll- stuhlfahrer:innen)	Nicht barrierefrei	2023
Elektrische Triebzüge	1.008	444	746	748	4	2.950
Dieselelektrotriebzüge <sup>1),2)</sup>	215	420	219	-	259	1.113
Einstöckige Wagen <sup>2)</sup>	-	90	-	5	41	136
Doppelstockwagen	233	-	848	-	627	1.708
<b>Insgesamt</b>	<b>1.456</b>	<b>954</b>	<b>1.813</b>	<b>753</b>	<b>931</b>	<b>5.907</b>
Anteil in %	25	16	31	13	15	100

Triebzüge werden unabhängig von der Anzahl der Wagen als Einheit gezählt. Dem gegenüber wird bei lokbespannten Wagenzügen jeder Wagen einzeln gezählt. Lokbespannte Wagenzüge fahren immer mit mindestens einem Wagen, der barrierefrei, weitgehend barrierefrei oder teilweise barrierefrei ist.

<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 rund 5.800 eigene Busse (im Vorjahr: rund 5.400 eigene Busse), davon rund 93% Niederflrbusse (im Vorjahr: rund 90% Niederflrbusse). Die Niederflrbusse 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 300 Reisezentren des DB-Konzerns wird die Barrierefreiheit stetig vorangetrieben und auf die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Reisender ausgerichtet. An über 100 Standorten steht Kund:innen ein barrierefreier Schalter mit höhenverstellbarer Tischplatte, Rollstuhlunterfahrbarkeit, induktiver Hörschleife, Kennzeichnung durch Piktogramme, Unterarmstützenhalter und Anbindung an das taktile Leitsystem zur Verfügung.

In rund 30 großen und stark frequentierten Reisezentren ist ein Aufrufsystem installiert, das ebenso barrierefrei ausgestattet, für mobilitätseingeschränkte Reisende benutzungsfreundlich gestaltet und in dem für sie ein eigener Wartekreis eingerichtet ist. Die Betätigung des Symbols für die mobilitätseingeschränkten Reisenden – Sehbehinderte und Blinde finden das Symbol durch Lesen der Brailleschrift – führt die Kund:innen mittels Sprachansage auf dem kürzesten Weg an den entsprechenden Schalter. Andere wichtige Komponenten eines barrierefreien Reisezentrums sind bspw. spezielle Türfolierungen, Sitzmodule und ein taktiles Leitsystem, das an das Leitsystem im Bahnhof angeschlossen ist.

Seit September 2023 können Kund:innen das nach einem neuen Konzept mit zusätzlichen Komponenten umgebaute Reisezentrum in Düsseldorf nutzen. Das neue Konzept sieht neben einem persönlichen Empfangsbereich (an großen Standorten) auch weitere Ausstattungsmerkmale wie in die Armlehne der Wartemöbel integrierte Lautsprecher zum Aufruf des Gastes, schwenkbare Monitorarme am Schalter sowie

akustisch wirksame Wände und Decken zur Reduzierung von störenden Nebengeräuschen vor. In den kommenden Jahren werden weitere Reisezentren nach dem neuen Konzept umgebaut. Auch bei der Modernisierung von kleineren und mittleren Standorten werden die Grundsätze der Raumgestaltung für mobilitätseingeschränkte Reisende bei der Raumplanung berücksichtigt.

Mit dem Video-Reisezentrum und dem Video-Automaten betreibt der DB-Konzern seit 2013 erfolgreich ein videobasiertes Vertriebs- und Beratungsformat. Das Video-Reisezentrum ermöglicht personenbediente Beratung und personenbedienten Verkauf insbesondere auch in ländlichen Regionen als Alternative zu Reisezentren oder Agenturen und war Ende 2023 an 110 Standorten (Ende 2022: über 100 Standorten) verfügbar. Zusätzlich kommen Video-Automaten an 30 Standorten des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe zum Einsatz. Der Video-Automat ist ein Fahrkartenaufnahmegerät, bei dem sich während der Öffnungszeiten nach Aufforderung ein Mitarbeitender aus der Zentrale zuschaltet und Kund:innen beim Ticketkauf unterstützt und berät.

Auch die DB Automaten werden im Hinblick auf ihre Barrierefreiheit und Benutzungsfreundlichkeit ständig weiterentwickelt. Die aktuell in gewonnenen Netzen installierten Automaten sind modular konzipiert und verfügen über Standardschnittstellen, sodass die stetig wachsenden heterogenen Kund:innenanforderungen, auch bezüglich Barrierefreiheit, schneller und flexibler umgesetzt werden können. Die Automaten berücksichtigen die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste in höchstem Maße und erfüllen u. a. die Anforderungen der EU-Richtlinie TSI PRM. Die Anzeige- und Bedienelemente sowie die Ausgabeschale dieser Automaten sind bspw. für sitzende oder kleine Personen niedriger angeordnet. Die Bedienelemente sind zudem mit ertastbaren Braillezeichen versehen.



Auch die Benutzer:innenführung berücksichtigt die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Kund:innen, u. a. durch die Verwendung größerer Schaltflächen und Schriften sowie eine kontrastreiche Menüsteuerung.

Mithilfe regelmäßiger Marktforschungen, Befragungen von Kund:innen sowie Marktbeobachtungen werden Optimierungsmöglichkeiten an unseren Fahrkartensystemen analysiert und die Bedienoberflächen sowie die Bedienabläufe entsprechend laufend angepasst.

An den wichtigsten Bahnhöfen bietet der DB-Konzern bundesweit einen Ein-, Um- und Ausstiegsservice für mobilitätseingeschränkte Reisende an. In den Bahnhöfen gibt es zur Unterstützung dieser Kundengruppe rund 2.000 Servicemitarbeitende, die im Rahmen jährlicher Qualifizierungsmaßnahmen speziell geschult werden. Die Stationen sind mit mehr als 1.100 mobilen Hubgeräten, Rampen, Treppenliften oder Elektromobilen ausgerüstet. Zusätzliche mobile Teams sorgen an rund 30 kleineren und mittleren, nicht mit Mitarbeitenden besetzten Bahnhöfen dafür, dass Reisende mit eingeschränkter Mobilität sicher und bequem in den und aus dem Zug kommen. Der Mobilitätsservice der mobilen Teams kann bedarfsgerecht organisiert werden.

2023 wurden rund 594.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 560.000 Hilfeleistungen) beim Ein-, Um- und Ausstieg realisiert. 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.

Auch bei der Ausstattung der bundesweit über 85 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.

Die Fahrzeuge im Regionalverkehr wurden in den letzten Jahren kontinuierlich mit zugebundenen 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 rund 1.700 Bahnhöfen ohne stationäres Servicepersonal 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 185.000 Hilfeleistungen (im Vorjahr: rund 180.000 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 ihrem 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 dem DB-Konzern 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 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 zur Ausrüstung des Bahnhofs mit einem stufenlosen Zugang), Kontaktinformationen und Servicezeiten von zentralen Anlaufstellen am Bahnhof sowie Informationen zur Wagenreihung der ICE-, Intercity- und Eurocity-Züge. 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 oder schriftlich Anregungen, Lob und Kritik äußern. Die Abwicklung der gesetzlichen Ansprüche aus Verspätungen oder Zugausfällen wird vom Servicecenter Fahrgastrechte durchgeführt.

Die Volumenentwicklung im Kundendialog und beim Servicecenter Fahrgastrechte wurde 2023 insbesondere durch folgende Themen beeinflusst:

- Höhere Reisendenzahlen im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns.
- Einschränkungen und Kapazitätsengpässe im Schienennetz infolge einer anhaltend hohen Bautätigkeit. Bei DB Fernverkehr betraf dies sowohl wichtige Fernverkehrsknoten als auch Fernverkehrsstrecken.
- Beeinträchtigungen durch Sonderereignisse wie die Streiks der EVG im Frühjahr 2023 und der GDL im vierten Quartal 2023 sowie witterungsbedingte Einschränkungen u. a. infolge des Wintereinbruchs Anfang Dezember 2023 (insbesondere in Süddeutschland) und Stürmen.

Die Anzahl der Beschwerden im Kund:innendialog des Fernverkehrs erhöhte sich 2023 leicht auf rund 207.000 Beschwerden (im Vorjahr: rund 202.000 Beschwerden).

Infolge von Verspätungen und Zugausfällen gem. der Fahrgastrechteverordnung erfolgte im Berichtsjahr die Bearbeitung von rund 5,6 Millionen Entschädigungsanträgen (im Vorjahr: rund 3,8 Millionen Entschädigungsanträge) durch rund 40 am Verfahren teilnehmende Bahnen im Servicecenter Fahrgastrechte sowie in Reisezentren, Agenturen und in Verkaufsstellen nicht bundeseigener Eisenbahnen. Das Fahrgastrechteformular kann analog und digital auf [bahn.de](https://bahn.de) , oder in der DB Navigator App geltend gemacht werden. 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 digitalen Antrags dauert so insgesamt nur wenige Minuten. Im Antragsjahr erfolgten rund 65% der Einreichungen digital (im Vorjahr: rund 60%). 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 88% (im Vorjahr: rund 89%).

Die Kundenzufriedenheit mit der Gesamtabwicklung der Entschädigungsanträge durch das Servicecenter Fahrgastrechte ist 2023 im Wesentlichen infolge mengenbedingt teilweise deutlich längerer Bearbeitungszeiten zurückgegangen und lag bei einer Schulnote von 2,6 (im Vorjahr: Schulnote von 2,4).

Die Menge der in Reisezentren abschließend vor Ort bearbeiteten Beschwerden stieg infolge der angespannten betrieblichen Situation auf 29.000 (im Vorjahr: rund 21.000 Beschwerden).

BESCHWERDEMANAGEMENT	2023	2022
Beschwerden Fernverkehr in Tsd.	207,9	201,9
<b>VERTEILUNG DER BESCHWERDEN AUF DIE KONTAKTKANÄLE IN %</b>		
Korrespondenzen <sup>1)</sup>	88	89
Telefon	12	11
<b>SERVICELEVEL</b>		
Korrespondenzen <sup>1)</sup> : Bearbeitung innerhalb von 72 Stunden in %	28	64
Telefon: durchschnittliche Wartezeit bis zur Aufnahme des Gesprächs in Sekunden	217	174
<b>ANTRÄGE GEM. FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG / in Tsd.</b>		
Bearbeitete Fälle	5.614	3.759
Als unbegründet abgelehnte Fälle	687	400
Entschädigte Fälle	4.927	3.359

<sup>1)</sup> Im Jahr 2022 noch separate Ausweisung der Kontaktkanäle E-Mail und Brief / Fax. Ab 2023 werden alle schriftlichen Kanäle als Korrespondenzen ausgewiesen.



# Lagebericht

## ÜBERBLICK

### Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

#### EINFÜHRUNG DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49€ pro Monat eingeführt. Das Ticket ist in digitaler Form erhältlich und wird in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten. Das Deutschland-Ticket kann deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen wie z. B. RB-, RE-, S-Bahn-Zügen und zusätzlich in den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen etc. der teilnehmenden Landestarife, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen gem. Geltungsbereich und gem. deren Bedingungen für beliebig viele Fahrten genutzt werden. Eine erste Zwischenbilanz zum Deutschland-Ticket zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung: DB Regio verzeichnete seit Einführung des Deutschland-Tickets zwischen Mai und Dezember 2023 einen monatlichen durchschnittlichen Reisendenzuwachs von rund 16% im Vergleich zu den beiden Monaten vor Einführung des Deutschland-Tickets.

#### TARIFVERHANDLUNGEN

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

### Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr verlief für die DB Fernverkehr AG herausfordernd. Der vollständige Wegfall der Corona-Beschränkungen führte zur einer deutlichen Nachfrageerholung, sodass der Gesamtumsatz der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr mit 6.123 Mio.€ über dem Vorjahreswert von 5.139 Mio.€ lag

(+19,1%). Die Streikmaßnahmen der EVG/GDL hatten dabei einen dämpfenden Effekt. Der Gesamtaufwand (ohne Zinsen) stieg gegenüber dem Vorjahr um 15,4% auf 6.525 Mio.€ (im Vorjahr: 5.652 Mio.€), im Wesentlichen getrieben durch höhere Aufwendungen für Energie, Infrastrukturnutzung, Reinigung von Fahrzeugen, Abschreibungen sowie IT- und Personalkosten. Trotz der deutlich verbesserten Umsatzlage sowie einer weiteren, aber reduzierten staatlichen Trassenpreisförderung für das Berichtsjahr von 84 Mio.€ (im Vorjahr: 519 Mio.€) konnte die DB Fernverkehr AG die gestiegenen Aufwendungen nicht vollständig kompensieren und erzielte ein negatives Ergebnis nach Steuern von –224 Mio.€ (im Vorjahr: 65 Mio.€).

#### ZUSAMMENLEGUNG VERTRIEB FERNVERKEHR

Im Laufe des Berichtsjahres wurde das Ressort Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH nach §123 Abs.2 Nr. 1 UmwG abgespalten und in das Ressort Marketing und Vertrieb der DB Fernverkehr AG aufgenommen. Die Abspaltung erfolgte wirtschaftlich im Innenverhältnis zum 1. Januar 2023. Sie wurde mit Eintragung im Handelsregister am 31. März 2023 in Vollzug gesetzt. Ziel war es, eine sehr starke Geschäftsnähe der Vertriebsseinheit bei schnittstellenminimaler Aufstellung zu erreichen. Die Arbeitsverhältnisse der Mitarbeitenden des Ressorts Vertrieb Fernverkehr der DB Vertrieb GmbH wurden im Rahmen eines Teilbetriebsübergangs am 31. März 2023 in die DB Fernverkehr AG überführt. Ebenso übergegangen sind sämtliche dem Ressort Vertrieb Fernverkehr zuzuordnenden Vermögensgegenstände und Rechtsverhältnisse. Der Unternehmensgegenstand in der Satzung DB Fernverkehr AG wurde um die Vertriebsaktivitäten erweitert. Die Arbeitsverhältnisse der anteiligen Mitarbeitenden in den Unterstützungsfunktionen (z. B. Finanzen und Personal) der DB Vertrieb GmbH wurden im Berichtsjahr transferiert. Die betroffenen Mitarbeitenden haben ein entsprechendes Übernahmeangebot erhalten und angenommen.

## Angaben zur Gesellschaft

### EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

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

Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr wird durch das Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2024 werden die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammengefasst. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie wurde in DB Energie umbenannt. Die Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet. Die DBAG und I Squared Capital haben im Berichtsjahr eine Vereinbarung über den Verkauf der Arriva Group und aller verbleibenden Arriva-Landesgesellschaften an I Squared Capital unterzeichnet. Die Transaktion wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen. DB Arriva wird aufgrund des fortgeschrittenen Verkaufsprozesses nicht mehr als Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt.

### 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 50-prozentige Beteiligung an der Vertriebs- und Marketinggesellschaft Rheinalp GmbH. Im Rahmen der Abspaltung des Ressorts

Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH im Geschäftsjahr 2023 hat die DB Fernverkehr AG eine 26-prozentige Beteiligung an der Eurail B.V., Utrecht/Niederlande, übernommen. Eine 20-prozentige Beteiligung besteht an der Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande.

### ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2023 für die DB Fernverkehr AG ist im Corporate Governance Bericht der DBAG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2023 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 2023 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 2023 zehn Frauen an.

	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
<b>FRAUENANTEIL / in %</b>	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	50,0	40,0	40,0
Aufsichtsrat	45,0	50,0	33,3
Erste Führungsebene	27,8	32,4	30,8
Zweite Führungsebene	35,9	30,5	42,1

Die Zielwerte zur Erreichung der Frauenanteile im Vorstand und im Aufsichtsrat per 31. Dezember 2023 wurden erreicht bzw. übertroffen. Stichtagsbezogen ist der Frauenanteil der ersten Führungsebene um 4,6 Prozentpunkte auf 32,4% gestiegen. Der Frauenanteil der zweiten Führungsebene sank stichtagsbezogen gegenüber dem Vorjahresende um 5,4 Prozentpunkte auf 30,5%.

# RAHMENBEDINGUNGEN

## Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten hängt neben den unternehmerischen Maßnahmen von den sozioökonomischen Bedingungen in unserem Heimatmarkt Deutschland ab.

Auch 2023 blieb der deutsche Personenverkehrsmarkt von einem infolge der Corona-Pandemie nachhaltig veränderten Mobilitätsverhalten geprägt. In den von der Corona-Pandemie betroffenen Jahren bevorzugten Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Diese Tendenz schwächte sich 2023 spürbar ab. Zu Jahresbeginn 2023 war die Verkehrsnachfrage weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. Im weiteren Verlauf des Jahres stieg die Verkehrsleistung jedoch spürbar an. Maßgeblichen Einfluss auf diese Entwicklung hatten politische Initiativen wie das bundesweit gültige Deutschland-Ticket, das im Mai 2023 eingeführt wurde. Insgesamt verzeichnete der deutsche Personenverkehrsmarkt 2023 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2023 geprägt von Stagnation, verbunden mit einer hohen Inflationsrate, die allerdings im Jahresverlauf deutlich zurückging. Gründe für die deutlich schwächer als erwartete Entwicklung lagen u. a. in den Nachwirkungen der hohen Energiepreise im Vorjahr, die die Kaufkraft der Konsument:innen reduzierten. Die straffe Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) mit deutlich steigenden Zinsen unterstützte die Entwicklung und belastete insbesondere den deutschen Bau-sektor massiv. Auch die im Jahresverlauf 2023 zunächst positive Entwicklung der Investitionen kehrte sich angesichts sinkender Aufträge und fallender Industrieproduktion im vierten Quartal 2023 um. Ein steigender Fachkräftemangel, v. a. im Handwerk, im Dienstleistungsbereich und in der Logistik, führte dazu, dass bestehende Aufträge nicht fristgerecht bearbeitet und neue Aufträge teilweise abgelehnt wurden. Sinkende Exporte aus Deutschland infolge einer eingeschränkten Wachstumsdynamik in der Weltwirtschaft wirkten sich zusätzlich dämpfend aus.

Die Inflationsrate ist im Jahresverlauf 2023 deutlich zurückgegangen. Sie lag in den ersten Monaten 2023 noch bei rund 8%; im November 2023 betrug sie rund 3%, der niedrigste Wert seit Juni 2021. Während die Energiepreise rückläufig waren, verteuerten sich die Ausgaben für Lebensmittel überproportional. Neben der sinkenden Inflationsrate und der auch infolge guter Lohnabschlüsse wieder ansteigenden Realeinkommen privater Haushalte zeigten wirtschaftliche Frühindikatoren zum Jahresende 2023 eine leicht verbesserte Stimmung. Allerdings ergaben sich neue Unsicherheiten aus

den fiskalischen Implikationen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) im November 2023 über die künftige Ausgestaltung der öffentlichen Haushalte.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKTANTEIL

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung, war allerdings weiterhin von einem veränderten Mobilitätsverhalten (New Work) der Bevölkerung infolge der Corona-Pandemie geprägt. Die Verkehrsnachfrage blieb trotz politischer Maßnahmen wie der Einführung des Deutschland-Tickets insgesamt unter dem Vor-Corona-Niveau. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr setzte 2023 seinen Erholungskurs fort. Wie im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung leicht an. Er profitierte dabei von einer gesteigerten Mobilitätsnachfrage im Vergleich zu den Vorjahren, die stärker durch die Folgen der Corona-Pandemie beeinflusst waren.
- Der Schienenpersonenverkehr verzeichnete 2023 einen starken Verkehrszuwachs.
  - Der Schienenpersonennahverkehr profitierte besonders von der Einführung des Deutschland-Tickets ab Mai 2023.
  - Die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr war weiterhin geprägt durch zurückkehrende Privat- und Geschäftsreisende. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr lag insbesondere im ersten Quartal 2023 deutlich über dem entsprechenden Vorjahresquartal, das noch stark durch Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie beeinflusst war. Im weiteren Jahresverlauf legte die Verkehrsleistung weiter zu und übertraf insgesamt die bisherigen Höchstwerte aus 2019. Neben anhaltenden Nachholeffekten im Privatsektorssegment wirkten insbesondere weitreichende Angebotsausweitungen von DB Fernverkehr sowie DB-konzernexternen Bahnen. FlixTrain erweiterte sein Streckennetz und bot Fahrten zu insgesamt rund 70 Zielen an. Die Schienenpersonenfernverkehrsanbieter reagieren damit angebotsseitig auf die steigende Nachfrage und den gesellschaftlichen Wunsch nach einer nachhaltigen Mobilität.

Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs stieg entsprechend an.



Nach den coronabedingt nachfrageschwachen Vorjahren verzeichnete der innerdeutsche Luftverkehr auch 2023 einen Nachfrageanstieg. Insbesondere die reisestarken Sommermonate trugen zu dieser Entwicklung bei. Insgesamt blieb der Marktanteil des Luftverkehrs weiterhin deutlich unter dem Vor-Corona-Niveau.

Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene im Fernverkehr wurde durch starke Angebotsausweitungen, den Ausbau der Zusammenarbeit zwischen dem DB-Konzern und der Luftfahrtbranche sowie eine verbesserte Vernetzung der Verkehrsträger vorangetrieben.

In diesem Marktumfeld stieg die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr um +9,0% auf 45.196 Mio. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 41.479 Mio. Pkm) und lag erstmals über dem bisher stärksten Jahr 2019. Die Zahl der beförderten Personen erhöhte sich um +6,2% und betrug 139 Millionen Personen (im Vorjahr: 131 Millionen Personen). Die DB Fernverkehr AG hat die Betriebsleistung im Schienenverkehr um -0,8% auf 156,5 Mio. Trassenkilometer (Trkm) leicht reduziert (im Vorjahr: 157,7 Mio. Trkm). Dies entsprach nicht den Erwartungen und war den Streiks, Extremwetterlagen und auch dem Baugeschehen geschuldet.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung sowie der Umsatzerlöse im Berichtsjahr lag deutlich über Vorjahresniveau. Insbesondere die weitere Rückkehr von Privatreisenden sowie durchgesetzte Preisanpassungen trugen maßgeblich zur positiven Entwicklung bei. Negativ hingegen wirkten sich im Laufe des Jahres (angedrohte) Streiks sowie extreme Wetterlagen aus, die zu temporären Rückgängen bei der Verkehrsleistung führten. Insgesamt entsprach die Verkehrsleistung den Erwartungen wie im Lagebericht 2022 prognostiziert.

## PREISRÜCKGÄNGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

Die zentrale Sicherungspolitik des DB-Konzerns zielt darauf ab, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise 2023 schlug daher zumindest kurzfristig nicht vollständig auf die Aktivitäten des DB-Konzerns durch.

Seit Sommer 2022 sanken die Ölpreise kontinuierlich und notierten 2023 zeitweise unterhalb von 80 Dollar/Barrel. Insgesamt lag der durchschnittliche Ölpreis auf Dollarbasis 2023 sehr deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das Preisniveau war aber immer noch vergleichsweise hoch. Im Euro-Raum verstärkte der schwache Euro diese Entwicklung. Der CO<sub>2</sub>-Preis blieb 2023 infolge des dritten Entlastungspakets konstant. Die Kraftstoffpreise in Deutschland lagen 2023 wieder etwas unter den hohen Vorjahreswerten. Die Notierungen am Terminmarkt für Strom mit Lieferungen im Folgejahr haben sich 2023 gegenüber dem Vorjahr halbiert. Treiber für

den starken Preisrückgang waren insbesondere deutlich gesunkene Gaspreise, die sukzessive Wiederinbetriebnahme im Vorjahr ausgefallener französischer Atomkraftwerke und der Fortschritt beim Ausbau erneuerbarer Energien. Drastisch gedrosselte Erdgaslieferungen aus Russland wurden durch anderweitige Importe und den Ausbau der Flüssiggas-Terminal-Infrastruktur an Nord- und Ostsee ausgeglichen. Die Gasspeicherfüllstände in Deutschland erreichten 2023 ein Rekordniveau. Auch wenn die Preise für Strom verglichen mit dem Vorjahr deutlich gefallen sind, lag das Preisniveau 2023 höher als vor dem Ukraine-Krieg.

## Politisches Umfeld

### VERFAHREN ZUM BUNDESHAUSHALT 2024

Am 5. Juli 2023 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2024 und den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind für die Schiene im Zeitraum von 2024 bis 2027 rund 11,5 Mrd. € mehr als bisher vorgesehen. Die Zusatzmittel betreffen sowohl die Schieneninfrastruktur als auch die weiteren Förderprogramme für Wettbewerbsfähigkeit und Innovationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Schienengüterverkehr, darunter zukünftig auch die Förderung des Einzelwagenverkehrs. Am 9. August 2023 hat die Bundesregierung den Wirtschaftsplan 2024 des Sondervermögens Klima- und Transformationsfonds (KTF) sowie den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU des Bundes wird dort ein neuer Titel geschaffen und 2024 mit 4 Mrd. € dotiert. Im Finanzplan bis 2027 sind insgesamt 12,5 Mrd. € für diesen Titel vorgesehen.

Am 15. November 2023 hat das Bundesverfassungsgericht verkündet, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 mit dem Grundgesetz unvereinbar und nichtig ist. Infolge des Urteils hat die Bundesregierung angekündigt, einen neuen Wirtschaftsplan für den Klima- und Transformationsfonds (KTF) für die Jahre ab 2024 zu erstellen, in dem für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein neuer Titel geschaffen worden war.

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



haltskonsolidierung sieht die Verständigung der Bundesregierung zudem vor, dass im Etat des BMDV Einsparungen i. H. v. 380 Mio. € vorgenommen werden.

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 von Bundestag und Bundesrat verabschiedet.

## UMSETZUNG BESCHLEUNIGUNGS-KOMMISSION SCHIENE

Am 13. Dezember 2022 hat die Beschleunigungskommission Schiene unter der Leitung des BMDV ihren Abschlussbericht vorgestellt. Die Kommission gibt umfassende Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung der Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozesse im Schienenverkehr sowie zur Weiterentwicklung von Finanzierungsprozessen. Vorgeschlagen wird dabei die Schaffung eines Hochleistungsnetzes durch die Generalsanierung hochausgelasteter Strecken. Die Kommission hat mit dem Schwerpunkt Überleitstellen einen Listenvorschlag von 89 kurzfristig realisierbaren Maßnahmen entwickelt. Schnellere Genehmigungsverfahren sollen insbesondere durch Gesetzgebung nach Vorbild des Energiesektors erreicht werden – bspw. eine gesetzliche Verankerung des überragenden öffentlichen Interesses am Bahnausbau. Zur Reduktion der Komplexität der Finanzierung der Schieneninfrastruktur wird eine neue Finanzierungsarchitektur empfohlen, die Finanzierungsquellen zusammenfasst und Anteile an Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut nutzt. Am 20. Juni 2023 wurde vom BMDV der erste Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Empfehlungen der Beschleunigungskommission vorgelegt. Danach befinden sich 17 Empfehlungen in Umsetzung. Die Umsetzung von 27 weiteren Empfehlungen wird vorbereitet. Zahlreiche Empfehlungen bedürfen Änderungen an Gesetzen. Einige Empfehlungen der Beschleunigungskommission wurden bereits in Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt. Dabei wurden bspw. die Empfehlungen zum überragenden öffentlichen Interesse weitgehend und zur Lkw-Maut entsprechend dem Vorschlag umgesetzt.

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

## ENTWICKLUNG ENERGIEPREISBREMSEN

Mit einem finanziellen Abwehrschirm federte der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wurde der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) 2022 mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus erfolgte die Finanzierung der Gas- und Wärmepreisbremsen sowie der Strompreisbremse. Die erforderlichen

Gesetze (Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz) sind im Dezember 2022 in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage wurde auch der Schienenverkehr vor stark steigenden Energiepreisen geschützt. Für ein »Entlastungskontingent« von 90 % der Verbrauchsmenge kamen Referenzpreise zur Anwendung, die gegenüber dem Kunden nicht überschritten werden durften.

Von dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF) ist auch der WSF betroffen, da Kreditermächtigungen aus dem Vorjahr danach auch im WSF nicht mehr genutzt werden können. Um die Finanzierung der Energiepreisbremsen abzusichern und Rechtssicherheit zu schaffen, wurden mit dem Nachtragshaushalt 2023 Einnahmen aus Krediten in Höhe der voraussichtlichen Ausgaben i. H. v. 43,2 Mrd. € beschlossen. Allerdings hat die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die geplante Verlängerung der gesetzlichen Energiepreisbremsen nicht vorgenommen. Die Strompreisbremse und die Erdgas-Wärme-Preisbremsen sind in der Folge am 31. Dezember 2023 ausgelaufen.

## ENTWURF NOVELLE DES BUNDES-KLIMASCHUTZGESETZES

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

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

## BESCHLUSS KLIMASCHUTZPROGRAMM 2023

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

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



Mit Blick auf die Schiene bekräftigt die Bundesregierung die Absicht, in den kommenden Jahren erhebliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren und zu erweitern. Priorität wird dabei der Steigerung der Kapazität des Kernnetzes zugeschrieben. Der zusätzliche Investitionsbedarf bis 2027 wird mit rund 45 Mrd. € beziffert. Dieser soll, soweit finanziell darstellbar, u. a. mit dem Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO<sub>2</sub>-Zuschlag der Lkw-Maut gedeckt werden. Neben der Stärkung des Investitionshochlaufs für die Schiene sind u. a. auch die Stärkung und Digitalisierung des Bestandsnetzes, die Stärkung des Schienengüterverkehrs sowie ein Digitalisierungspaket Schiene als Maßnahmen benannt.

### EINFÜHRUNG DEUTSCHLAND-TICKET

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

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

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

### UMSETZUNG DEUTSCHLAND-TAKT

Der Deutschland-Takt ist ein wesentliches Element des Masterplans Schienenverkehr. 2021 sind als Ergebnis der Bewertung eines Maßnahmenbündels für den Deutschland-Takt rund 180 Infrastrukturmaßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene aufgerückt. Damit verbunden ist die grundsätzliche Finanzierungsfähigkeit aus dem Bedarfsplantitel. Grundlage der Bewertung ist der durch unabhängige Gutachter des Bundes erstellte Zielfahrplan 2030+. Am 24. November 2023 wurde durch den Bundesrat eine entsprechende Änderung der Anlage 1 des Bundesschienenwegebautgesetzes (BSWAG) beschlossen.

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

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

### UMSETZUNG EU-FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG

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





## ÜBERARBEITUNG EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUG-FÜHRER:INNEN

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

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

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

## DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

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

## Vorschlag für Richtlinie zur einheitlichen Erfassung und Berechnung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen

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

## GESETZGEBUNGSVORSCHLAG MULTIMODAL DIGITAL MOBILITY SERVICES

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

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



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

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagierrechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechtregelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der EU sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für die Reisenden klarer formuliert und ihre Umsetzung verbessert werden sollten. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass es keine EU-Rechtsvorschriften gebe, die die Rechte von Reisenden garantieren, die verschiedene Verkehrsträger kombinieren. Insbesondere für durchgehende multimodale Beförderungsverträge wird eine neue Haftung etwa beim Anschlussverlust zwischen zwei Verkehrsträgern eingeführt. Für den DB-Konzern könnte die neue multimodale Passagierrechtverordnung insbesondere Auswirkungen für Kooperationen mit Fluggesellschaften haben. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechtregelungen erhöht die Dokumentationspflichten beim Abschluss von Beförderungsverträgen und führt ein Monitoringsystem für die Erfüllung passagierrechtlicher Anforderungen ein.

## REVISION DER VERORDNUNG ÜBER LEITLINIEN ZUM AUFBAU EINES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die Europäische Kommission hat am 14. Dezember 2021 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über die Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V-Netz) vorgelegt. Ziel ist eine schnellere Vollendung des multimodalen TEN-V-Kernnetzes bis 2030 sowie des TEN-V-Gesamtnetzes bis 2050. Am 18. Dezember 2023 haben Europäischer Rat und Europäisches Parlament eine vorläufige Einigung über den Vorschlag erzielt. Diese bestätigt das vorgeschlagene neue Netzwerkdesign mit den Zielhorizonten 2030 (Kernnetz), 2040 (erweitertes Kernnetz) und 2050 (Gesamtnetz). Um eine rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten, sind Durchführungsrechtsakte für die wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte und andere spezifische nationale Abschnitte entlang der europäischen Verkehrskorridore vorgesehen. Vereinbart wurden u. a. Vorgaben für die Einführung des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System; ERTMS)

und Abschaltung von Class-B-Zugsicherungssystemen, Mindeststreckengeschwindigkeiten von 160 km/h für Personenzüge und 100 km/h für Güterzüge sowie eine bessere Integration von Häfen, Flughäfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Für den Schienengüterverkehr wurden betriebliche Anforderungen bspw. zu Grenzabfertigungszeiten aufgenommen. Die Revision wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2024 in Kraft treten.

## TRASSENPREISE FÜR 2024 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 7. August 2023 hat die BNetzA die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2024 genehmigt. Die Steigerung der Trassenentgelte beträgt 3,5% für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), 2,0% für den Schienengüterverkehr (SGV) und 3,0% für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Zuvor hat die BNetzA das mit Beschluss vom 30. März 2023 abgeschlossene Entgeltverfahren erneut eröffnet. Ursächlich für diese Entscheidung war das am 25. April 2023 in Kraft getretene Neunte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), das abweichend vom Beschluss der BNetzA für das Fahrplanjahr 2023/2024 eine Erhöhung der Entgelte im SPNV um lediglich 1,8% vorsieht. Letztendlich wurde jedoch die ursprünglich genehmigte Erhöhung von 3,0% im SPNV auch durch den neuen Beschluss bestätigt.

# ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

## Umsatzentwicklung

Im Berichtsjahr erzielte die DB Fernverkehr AG einen Umsatz von 6.123 Mio. € und lag damit um 984 Mio. € (+19,1%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.139 Mio. €).

Die positive Umsatzentwicklung ist auf einen starken Zuwachs bei innerdeutschen sowie internationalen Privatreisen zurückzuführen, sodass der Umsatz im Gesamtjahr über Vorjahresniveau lag. Die andauernde Zurückhaltung bei den Firmenreisenden wirkte sich negativ aus. Hierbei ist die in der neuen Arbeitswelt etablierte Möglichkeit zum mobilen Arbeiten als wesentlicher negativer Einflussfaktor erkennbar. Darüber hinaus belasteten ein hohes Baugeschehen im Netz, mehrfache Streiks, bereits mit ihren Ankündigungen, sowie extreme Wetterlagen im vierten Quartal 2023 die Umsatzentwicklung.

Der BahnCard-Bestand blieb annähernd stabil und lag leicht unter dem Vorjahresniveau. Per 31. Dezember 2023 waren rund 5,0 Millionen gültige BahnCards im Umlauf (per

31. Dezember 2022: 5,1 Millionen BahnCards). Während sich der Bestand der BahnCard 25 wieder auf Vor-Corona-Niveau befindet, wurden die BahnCard 50 und BahnCard 100 weiterhin durch eine geringere Reiseintensität der Vielfahrer:innen als vor der Pandemie negativ beeinflusst.

Im Bereich Bordgastronomie lagen die Erlöse mit 110 Mio. € um 24 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 86 Mio. €).

Die DB-konzerninternen Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 274 Mio. € und lagen somit um 72 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 202 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus mehr DB-internen Firmenreisen sowie Mitarbeitenden-Freifahrten.

## Ergebnisentwicklung

Mit 6.144 Mio. € lag die Gesamtleistung um 1.000 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.144 Mio. €). Die Erhöhung wurde durch die beschriebene Umsatzentwicklung bestimmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 242 Mio. € sind um 372 Mio. € und damit deutlich unter den Vorjahreswert gesunken (im Vorjahr: 614 Mio. €). Dies ist im Wesentlichen auf eine geringere staatliche Trassenpreisförderung i. H. v. 84 Mio. € (im Vorjahr: 519 Mio. €) zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg um 304 Mio. € auf 3.532 Mio. € (im Vorjahr: 3.228 Mio. €). Diese Steigerung wurde durch höhere Kosten für die Energie hervorgerufen, die teilweise durch die Effekte aus der Strompreisbremse (113 Mio. €) kompensiert wurden. Zudem stiegen die Kosten für die Infrastrukturnutzung von Trassen (vor Trassenpreisförderung) und Stationshalten, Instandhaltung, Miete und Reinigung von Fahrzeugen sowie Wareneinsatz im Bordservice. Positiv wirkten geringere Provisionsaufwendungen infolge der Abspaltung des Ressorts Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH.

Der Personalaufwand stieg um 191 Mio. € auf 1.450 Mio. € (im Vorjahr: 1.259 Mio. €). Dieser Effekt ist auf den Aufbau des Personalbestands im Jahresdurchschnitt infolge der Wachstumsstrategie Starke Schiene, den Übergang von rund 700 Mitarbeitenden von der DB Vertrieb, eine Qualitätsreserve Pünktlichkeit zur Erhöhung der betrieblichen Stabilität und auf Tarifeffekte (inkl. Inflationsausgleichsprämie für Mitarbeitende) zurückzuführen.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 109 Mio. € auf 620 Mio. € (im Vorjahr: 511 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus dem unterjährigem Zulauf von 23 weiteren ICE-4-Fahrzeugen und der Abnahme von zwölf Hochgeschwindigkeitsverkehrs-(HGV-)Triebzügen ICE 3neo (Baureihe 408).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 923 Mio. € und lagen um 269 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 654 Mio. €). Dies resultierte im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen für Mieten, Betreuung von Reisenden, IT und sonstige Dienstleistungen sowie gestiegene Bildungs-, Reise- und Bewirtungskosten. Zudem wirkten die Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen (Ausbuchung initiale aktivierte Projektkosten Werk Nürnberg) negativ.

Das Zinsergebnis verringerte sich gegenüber dem Vorjahreswert um weitere –44 Mio. € auf –85 Mio. € (im Vorjahr: –41 Mio. €). Der Anstieg der Zinsaufwendungen ist im Wesentlichen auf die Aufnahme von zwei weiteren langfristigen Darlehen mit höheren Zinssätzen zur Finanzierung der neuen ICE-Züge zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Fernverkehr AG ein Ergebnis nach Steuern von –224 Mio. €, das um –289 Mio. € unter dem Vorjahreswert lag (im Vorjahr: 65 Mio. €). Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft DBAG übernommen.

## ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Der deutliche Anstieg bei der Umsatzentwicklung der DB Fernverkehr AG entsprach den Erwartungen im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022. Ebenfalls zutreffend war die Prognose eines deutlich negativen Ergebnisses nach Steuern im Geschäftsjahr 2023 aufgrund von hohen Beschaffungs- und Energiepreisen sowie zusätzlichen Aufwendungen zur Stabilisierung der Pünktlichkeit.

## 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 und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DB AG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.



Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hat die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2023 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 700 Mio. €. Diese wurden zum Stichtag mit 33 Mio. € in Anspruch genommen.

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 1.535 Mio. € auf 5.364 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3.829 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die Aufnahme von zwei langfristigen Darlehen für die Finanzierung weiterer ICE-4- sowie ICE-3neo-Fahrzeuge zurückzuführen. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten sanken um 415 Mio. € auf 1.004 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.419 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Fahrzeugherstellern sowie geringere Verbindlichkeiten gegenüber DB-Konzernunternehmen.

## Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 376 Mio. € und lag somit deutlich um 362 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 738 Mio. €). Haupttreiber für die negative Entwicklung ist das schlechtere Periodenergebnis.

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit im Berichtsjahr lag mit –1.639 Mio. € um 134 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –1.505 Mio. €).

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit stieg um 497 Mio. € auf 1.264 Mio. € (im Vorjahr: 767 Mio. €). Im Berichtsjahr kam es zu Einzahlungen aus den Aufnahmen von zwei weiteren langfristigen Darlehen.

Durch das DB-konzerninterne Cashpooling verfügte die DB Fernverkehr AG per 31. Dezember 2023 über keinen nennenswerten Bestand an liquiden Mitteln.

## Investitionen

Im Berichtsjahr lagen die Brutto-Investitionen mit 1.718 Mio. € (davon aus dem Übergang des Ressorts Vertrieb Fernverkehr: 160 Mio. €) über dem bereits hohen Niveau des Vorjahres (1.568 Mio. €). Die Netto-Investitionen betragen 1.718 Mio. € (im Vorjahr: 1.567 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag im Bereich der Fahrzeuginvestitionen, v. a. im weiteren Zulauf des ICE 4 (Baureihe 412) mit 23 Triebzügen (7 13-Teiler und 16 7-Teiler) und der Abnahme von zwölf HGV-Triebzügen ICE 3neo (Baureihe 408).

Im Bereich Infrastruktur wurde im Wesentlichen in den Neubau des Werks Dortmund-Hafen, den Ausbau der Werkekapazitäten Berlin-Rummelsburg (für den ICE 4) und die Erweiterung der Werkekapazität in Hannover (für den ICE T und ICE L) investiert.

Das Bestellobligo für Investitionen hat sich mit 5.258 Mio. € per 31. Dezember 2023 deutlich erhöht (per 31. Dezember 2022: 4.218 Mio. €). Dies resultiert hauptsächlich aus der Bestellung des zweiten Abrufs ICE L (56 Zuggarnituren) und des dritten Abrufs HGV-Züge ICE 3neo (17 Triebzüge). Gegenläufig reduzierend wirkt die fortlaufende Auslieferung von ICE-4-Zügen und HGV-Zügen ICE 3neo aus dem ersten Abruf.

## FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit wurde zum Teil durch die Aufnahme von langfristigen DB-Konzerndarlehen i. H. v. 2.000 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 und die Inanspruchnahme der Kreditlinie aus der DB-Konzernfinanzierung gedeckt.

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme erhöhte sich im Berichtsjahr um 1.319 Mio. € auf 9.368 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 8.049 Mio. €).

Das Anlagevermögen stieg um 1.022 Mio. € auf 8.624 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 7.602 Mio. €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Fahrzeuginvestitionen in ICE-4- und ICE-3neo-Züge zurückzuführen. Zudem erfolgte infolge der Abspaltung des Ressorts Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH ein Anlagenzugang (im Wesentlichen Vertriebssoftware).

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank um 2,4 Prozentpunkte auf 92,1% (per 31. Dezember 2022: 94,5%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 296 Mio. € auf 743 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 447 Mio. €). Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die Forderung gegen die DB AG aus dem Verlustausgleich für das negative Ergebnis nach Steuern um 224 Mio. € (im Berichtsjahr: 224 Mio. €; im Vorjahr: 0 Mio. €).

Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg in der Folge um 2,4 Prozentpunkte auf 7,9% (per 31. Dezember 2022: 5,5%).

Das Eigenkapital stieg um 147 Mio. € infolge der im Rahmen der Abspaltung des Ressorts Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH übertragenen Kapitalrücklage auf 2.229 Mio. € an (per 31. Dezember 2022: 2.082 Mio. €). Durch den Anstieg der Bilanzsumme ging die Eigenkapitalquote auf 23,8% zurück (per 31. Dezember 2022: 25,9%).

Die Rückstellungen stiegen um 27 Mio. € auf 300 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 273 Mio. €) infolge von höheren Rückstellungen für nicht abgewickelte Arbeitsmehreleistungen und für Urlaubsrückstände, für Tantiemen sowie für ausstehende Rechnungen für erhaltene, aber noch nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen. Die Rückstellungen hatten per 31. Dezember 2023 einen Anteil von 3,2% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2022: 3,4%).

Die Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.120 Mio. € und lagen per 31. Dezember 2023 bei 6.368 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 5.248 Mio. €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen höhere Verbindlichkeiten gegenüber dem DB-Konzern, insbesondere Darlehensverbindlichkeiten. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg infolgedessen um 2,8 Prozentpunkte auf 68,0% (per 31. Dezember 2022: 65,2%).

Die passiven Rechnungsabgrenzungen erhöhten sich um 25 Mio. € auf 471 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 446 Mio. €) infolge gestiegener Ticketvorverkäufe. Der Anteil an der Bilanzsumme sank um –0,5 Prozentpunkte auf 5,0% (per 31. Dezember 2022: 5,5%).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2023	31.12.2022
<b>AKTIVA</b>		
Anlagevermögen	92,1	94,5
Umlaufvermögen	7,9	5,5
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>PASSIVA</b>		
Eigenkapital	23,8	25,9
Rückstellungen	3,2	3,4
Verbindlichkeiten	68,0	65,2
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	59,1	51,2
Rechnungsabgrenzungsposten	5,0	5,5
	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>9.368</b>	<b>8.049</b>

## NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

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 Starke 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 Reisenden, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Zentrales Ziel ist die Verkehrsverlagerung auf die Schiene durch eine Verdoppelung der Verkehrsleistung gegenüber dem Jahr 2015 auf über 70 Mrd. Pkm 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 Schienenpersonenfernverkehr zu den klimafreundlichsten Verkehrsmitteln in Deutschland. Insgesamt hat die DB Fernverkehr AG in 2023 im Vergleich zu Fahrten mit dem Pkw 7,5 Mio. t CO<sub>2</sub>e-Emissionen eingespart. Bereits seit Januar 2018 fahren alle Reisenden in den elektrisch angetriebenen ICE- und Intercity/EC-Zügen der DB Fernverkehr AG mit 100% Ökostrom. Damit sich Reisende auf dieses Versprechen verlassen können, ist die Nutzung von 100% Ökostrom seit 2023 durch den TÜV bescheinigt. Als weiteres Zeichen für aktiven Klimaschutz sind alle neuen Instandhaltungswerke im Betrieb klimaneutral, bspw. das in der Planung befindliche ICE-Werk Dortmund-Hafen, das voraussichtlich 2027 eröffnet werden soll.

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.

Der Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns behandelt ebenfalls relevante Themen im Kontext Menschenrechte. Darüber hinaus berichtet ab 2024 die DB AG entsprechend ihren Pflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) aus einer konzernübergreifenden Perspektive jährlich an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im vorangegangenen Geschäftsjahr.

Die DB Fernverkehr AG wird ebenfalls seit 2023 vom LkSG erfasst und reicht ihren gesellschaftsspezifischen Bericht über ihre LkSG-Aktivitäten wie im LkSG verankert ab 2024 beim BAFA ein.

## Qualität

### PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG WEITER UNTER DRUCK

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

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die Schieneninfrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) ist v. a. aufgrund eines Investitionsrückstaus in vielen Bereichen des Netzes veraltet und störanfällig. Dies führt zu einer Vielzahl von Infrastruktureinschränkungen, die wiederum Zugverspätungen verursachen. Hinzu kommt, dass das bereits Mitte 2022 gestartete Programm zur Prüfung und zum Austausch von schadhafte Betonschwellen auch 2023 zu erheblichen Einschränkungen geführt hat. Aufgrund des hohen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden.
- **Intensive Bautätigkeit und instabile Bauplanungsprozesse:** Hohe Investitionen in das Schienennetz sind für mehr Stabilität und Zuverlässigkeit im Netz zwingend erforderlich. Daher wurde auch 2023 wieder ein sehr hohes Bauvolumen umgesetzt. Betroffen davon war u. a. das hochausgelastete Engpassnetz (u. a. Riedbahn, Schnellfahrstrecke Kassel–Fulda, Strecke Köln–Duisburg, Knoten Stuttgart), in dem Einschränkungen besonders hohe Negativeffekte auf die Betriebsqualität haben. Neben dem grundsätzlich hohen geplanten Bauvolumen belasteten 2023 v. a. kurzfristige Baubedarfe zusätzlich.

- **Hohe Netzauslastung:** Rund 25% aller Züge durchfahren hochbelastete Streckenabschnitte, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind. Zudem sind einzelne Verkehrsknoten, die einen großen Einfluss auf das Gesamtnetz haben (wie z. B. Frankfurt am Main, Köln oder Stuttgart) aufgrund einer anhaltenden Verkehrsverdichtung v. a. im Nahverkehr hoch ausgelastet. Bereits kleine Störungen im betrieblichen Ablauf können hier zu großen Beeinträchtigungen der Betriebsqualität im Gesamtnetz führen.
- **Fehlende Robustheit im System:** Die aktuellen betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen zu vermehrtem dispositiven Zugverkehr. Wirken weitere Störeinflüsse auf den Betrieb, führt die fehlende Resilienz auch zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.
- **Angespannte Personalsituation:** Die Angebotsausweitung im Fahrplan geht mit der Einstellung von neuen Mitarbeitenden einher. Negative Auswirkungen auf den Bahnbetrieb durch eine angespannte Personalsituation konnten vermieden werden. Dies lag u. a. an der in 2023 gestarteten Qualitätsreserve Pünktlichkeit, d. h. der zusätzlichen Einstellung von rund 700 Mitarbeitenden, um die betriebliche Stabilität zu erhöhen. Die sich daraus ergebenden Reserven haben wir u. a. dazu genutzt, zusätzliche Bereitschaften zu stellen und die Übergangszeiten zwischen den aktiven Schichtblöcken zu erhöhen.

Der DB-Konzern hat auch 2023 eine Vielzahl an Maßnahmen initiiert und umgesetzt, um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Diese Maßnahmen greifen verstärkt tief in die aktuellen Strukturen ein und versuchen u. a. über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung zu kommen. Das bedeutet aber auch, dass diese Maßnahmen häufig erst mittel- bis langfristig wirken. Hinzu kommt, dass die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen durch die negativen Struktureffekte teils überkompensiert wird.

Seit 2023 weist die DB Fernverkehr AG zusätzlich zur betrieblichen Pünktlichkeit die Reisendenpünktlichkeit als eine der Top-Kennzahlen der Starken Schiene aus. Im Gegensatz zur betrieblichen Pünktlichkeit, die den Anteil pünktlicher Zughalte in Bezug auf alle Unterwegs- und Zielbahnhöfe abbildet, betrachtet die Reisendenpünktlichkeit, ob ein Fahrgast den Zielort mit weniger als 15 Minuten Verspätung gegenüber der geplanten Ankunftszeit erreicht. Damit greift sie zum einen den Wunsch von Kund:innen, Verbänden und der Politik nach mehr Transparenz und Kund:innenperspektive bei der Pünktlichkeitsbetrachtung auf, indem zusätzlich die Auswirkungen von Zugausfällen und Ersatzzügen, das Funktionieren von Anschlüssen oder Alternativverbindungen, Fahrplanänderungen und die Besetzung der Züge aus Sicht des Fahrgastes berücksichtigt werden. Zum anderen passt



sich die DB Fernverkehr AG mit dem Ausweis der neuen Kennzahl an den üblichen Branchenstandard für Pünktlichkeitsbetrachtungen an. Bei der betrieblichen Pünktlichkeit wird weiterhin jeder Halt mit einer Verspätung von unter 6 Minuten als pünktlich gewertet.

Die Reisendenpünktlichkeit lag 2023 mit 68,9% knapp unter dem Vorjahreswert (69,3%). Im Vergleich lag die Reisendenpünktlichkeit über der betrieblichen Pünktlichkeit, die 2023 mit 64,0% unter dem Vorjahreswert (65,2%) lag.

Belastungsbedingte Verspätungen (insbesondere Zugfolgekonflikte) waren auch 2023 die Hauptverspätungsursache und haben – im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahres – nochmals um 4 Prozentpunkte zugenommen. Ein wesentlicher Treiber hierfür waren Kapazitätsengpässe infolge eines hohen Niveaus an Infrastrukturstörungen. Auch die Baubetroffenheit von Fernverkehrszügen ist gegenüber dem bereits hohen Niveau des Vorjahres nochmals angestiegen: 62% aller Fernverkehrszüge waren von mindestens einer Baumaßnahme betroffen.

Hinzu kamen gravierende Einzelereignisse, wie der Brückenanfahrtschaden Frankfurt Forsthaus, der Wintereinbruch in Süddeutschland, der Sturm an den Weihnachtstagen oder die Streiktage von EVG und GDL, die die betriebliche Lage zusätzlich angespannt haben. Das im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 formulierte Ziel einer Steigerung der betrieblichen Pünktlichkeit von 65,2% auf 75,2% wurde mit einem Rückgang auf 64,0% deutlich verfehlt.

## KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Kundenzufriedenheit 2023 liegt mit einem Zufriedenheitsindex (ZI) von 74,7 ZI auf Vorjahresniveau (74,8). Nach einem positiven Jahresstart sank die Kundenzufriedenheit zur Jahresmitte und blieb trotz besserer Bewertung von Komfort und Serviceleistungen aufgrund nicht zufriedenstellender Pünktlichkeit und der Streiksituation auf dem Niveau des Vorjahres. 2024 wird die Kundenzufriedenheit ausschließlich über die onlinebasierte Kund:innenbefragung gemessen, die die bisherige Kundenzufriedenheitserhebung mit Papierfragebögen auf den Zügen ablöst. Darüber hinaus wird die Kundenzufriedenheit künftig in einem öffentlich verständlicheren Schulnotensystem kommuniziert.

## 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 2023 betrug 20.963 VZP (im Vorjahr: 19.136 VZP).

Die Anzahl der Mitarbeitenden einschließlich Praktikant:innen im Jahresdurchschnitt lag bei 20.391 VZP (im Vorjahr: 18.877 VZP). Das bedeutet einen Anstieg um 1.514 VZP.

## ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN

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

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

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

## Ökologie

### KLIMASCHUTZ

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität hält sich der DB-Konzern an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit einem 1,5°C-Pfad, zu dem er sich 2022 bekannt hat. Zudem ist der DB-Konzern Teil der UN-Initiative Race to Zero. Um sein Klimaschutzziel zu erreichen, seine negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, hat sich der DB-Konzern anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:



- Bis 2030 wird der DB-Konzern die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Die lange Laufzeit des Ziels hat der DB-Konzern aufgrund seiner sehr langlebigen Produktionsmittel gewählt, so finden die Effekte der vielfältigen Effizienzmaßnahmen eine bessere Berücksichtigung. Für die Zielerreichung 2030 und auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern sind die wesentlichen Maßnahmen die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für die strombasierten Verkehre des DB-Konzerns, der Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Erhöhung der Energieeffizienz sowie die Einführung neuer Mobilitätsangebote, um auch den Verkehr jenseits der Schiene von der ersten bis zur letzten Meile klimafreundlich zu gestalten. Knapp 93% der Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Leistungstonnenkilometern) werden bereits elektrisch durchgeführt.
- Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80% zu erhöhen.
- Bis spätestens 2038 will der DB-Konzern bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.
- Bei den Gebäuden und stationären Anlagen des DB-Konzerns wurde begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe des DB-Konzerns in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Fernverkehr AG zur Erreichung der DB-Klimaziele bei.

### **SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH**

Im Berichtsjahr ist die Änderung des spezifischen Endenergieverbrauchs auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Personenkilometer) auf –29,8% gesunken (im Vorjahr: –23,1%). Diese Verbesserung resultiert überwiegend aus einer gestiegenen Auslastung. Neben der Auslastung ist auch eine deutliche Verbesserung der Energieeffizienz zu verzeichnen. Zurückzuführen ist diese Verbesserung der Energieeffizienz u. a. auf die kontinuierliche Sensibilisierung zur Nutzung der elektrodynamischen Bremse beim IC2 (Baureihe 147). Zusätzlich wurden die Triebfahrzeugführer:innen umfangreich zur energieeffizienten Fahrweise geschult. Durch die Umsetzung vieler verschiedener Maßnahmen konnte der Durchschnittsverbrauch weiter gesenkt werden.

## **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 beruht darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden 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 grüne Transformation. 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.

Im Berichtsjahr wurde die Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns weiterentwickelt. Zur weiteren Fokussierung wurden Anpassungen am Zielsystem vorgenommen. Zudem werden einzelne Ausbausteine neu aufgesetzt bzw. Inhalte neu justiert.

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 in Deutschland und deren Umsetzung.
- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
  - Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Verkehrsleistung (gemessen in Pkm) im Vergleich zu 2015 auf über 70 Mrd. Pkm (jährlich) verdoppelt werden.
  - Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als 600 Millionen Reisende jährlich zusätzlich befördern.
  - 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.



- Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern zudem die Zustandsnote im Hochleistungsnetz auf eine Schulnote von mindestens 2,5 verbessern. Dies soll durch die Verstärkung der Instandhaltungsleistung und der Investitionen in der Schieneninfrastruktur, die Generalisierung der Hochleistungskorridore sowie eine Umstellung des Instandhaltungsregimes erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern tut, wird am Beitrag zu einer Starke 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 Starke Schiene. Zentrales langfristiges Unternehmensziel bleibt die Verdoppelung der Verkehrsleistung gegenüber dem Jahr 2015 auf über 70 Mrd. Pkm pro Jahr. Die DB Fernverkehr AG trägt damit wesentlich zur angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Schiene und folglich zur Bewältigung des Klimawandels bei. Um Menschen für die Bahn zu begeistern, ist einerseits die Weiterentwicklung eines attraktiven Reiseangebots erforderlich und andererseits der Ausbau der Sitzplatzkapazitäten und die Stabilisierung der Produktion notwendig.

Die DB Fernverkehr AG versteht sich als systemrelevanter Anbieter für Mobilitätsdienstleistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Trotz herausfordernder Rahmenbedingungen, wie bspw. allgemeinen Preissteigerungen, Auswirkungen des Ukraine-Konflikts sowie infrastrukturbedingten Kapazitätsengpässen, erwartet die DB Fernverkehr AG im Zuge der zunehmenden Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene weiterhin Chancen im Markt und hält an der langfristigen Wachstumsstrategie fest. 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 Starke Schiene konsequent vorangetrieben.

Ziel der Starke Schiene ist es, die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, um die Renaissance der Eisenbahn des 21. Jahrhunderts 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, die Verkehrsleistung zu verdoppeln. Die DB Fernverkehr AG modernisiert und vergrößert ihre Fahrzeugflotte und steigert dadurch die Sitzplatzkapazität. Im Zeitraum 2024 bis 2031 investiert der Fernverkehr rund 6 Mrd. € in die Erneuerung der Fernverkehrszüge. Das durchschnittliche Alter der ICE- und Intercity-Züge wird hierdurch von 18 Jahren im Berichtsjahr auf 12 Jahre bis 2030 sinken. In einem der größten Beschaffungsvorhaben der Unternehmensgeschichte beschloss die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr den Kauf von 73 neuen ICE, davon 56 ICE L des spanischen Herstellers Talgo und weitere 17 ICE 3neo von Siemens Mobility. Die Anzahl der ICE-Sitzplätze für Fahrgäste der DB Fernverkehr AG steigt mit den neuen Zügen um rund 39.000 weitere Sitze an. Darüber hinaus hat die DB Fernverkehr AG gemeinsam mit zwei Herstellern bis Juli 2023 je ein Fahrzeugkonzept für eine zukünftige Hochgeschwindigkeitsflotte entwickelt. Die neue Zuggeneration soll ab Anfang der 2030er-Jahre zum Einsatz kommen und die Flotte weiter verstärken.

Die aktuell laufende Generalüberholung und Modernisierung von insgesamt über 150 älteren ICE 1, ICE 3 und ICET bis voraussichtlich 2025 trägt zur Verbesserung der technischen Zuverlässigkeit bei und sorgt für mehr Komfort an Bord der Züge. Weiterhin wird in die Instandhaltungswerke von DB Fernverkehr AG und damit in die Verbesserung von Pünktlichkeit und Qualität der ICE- und Intercity-Züge investiert. Um für eine insgesamt größere Flotte entsprechende Instandhaltungskapazitäten bereitzustellen, wurden im Berichtsjahr die Vorbereitungen für den Werkeneubau am Standort Dortmund-Hafen weiter vorangetrieben sowie die bestehenden Werke Hamburg und Berlin weiter ausgebaut. Ergänzt wird der Aus- und Neubau der Instandhaltungswerke durch Maßnahmen zur Digitalisierung und Automatisierung.

Im Rahmen 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. Im Berichtsjahr wurden insgesamt rund 3.300 neue Mitarbeitende eingestellt. 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 Mitarbeitendenzufriedenheit gearbeitet.



Das Engagement der DB Fernverkehr AG für die Mitarbeiterdengesundheit fand extern durch die Drittplatzierung beim deutschen Personalwirtschaftspreis in der Preiskategorie »Betriebliches Gesundheitsmanagement&Mental Health« für das Projekt »Zukunftskultur Gesundheit« Anerkennung.

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. In Bezug auf die Prozesse an Bord der Intercity- und ICE-Züge wurde im Berichtsjahr die Ablösung der Mobilten Terminals zur Ticketkontrolle durch eine appbasierte Lösung abgeschlossen. Hierdurch wird der Arbeitsalltag des Bordpersonals einfacher und moderner gestaltet.

Im Rahmen des Ausbausteins 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. Durch die Eröffnung der Schnellfahrstrecke zwischen Wendlingen und Ulm profitieren Reisende im Berichtsjahr u. a. von noch schnelleren und noch häufigeren Verbindungen zwischen Nordrhein-Westfalen und Bayern. Die Verlängerung bestehender Linien hat das Angebot im Berichtsjahr erweitert und trägt somit zur Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene bei. Zudem wurde im Berichtsjahr der Ausbau des transeuropäischen Nachtzugverkehrs weiter vorangetrieben. Insgesamt sind damit 40 deutsche Städte in Kooperation mit europäischen Bahnen an das europäische Nachtzugnetz angebunden.

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 Reisenden sorgen. Im Herbst des Berichtsjahres wurde mit dem neuen [bahn.de](https://www.bahn.de) und dem weiterentwickelten DB Navigator Deutschlands meistgenutzte Mobilitäts-App mit insgesamt über 60 Millionen Downloads im Rahmen des Projekts Vendo erneuert und fit für die Zukunft gemacht. Der Komfort der Fahrgäste wird durch eine optimierte Benutzerführung sowie verbessertes Design gesteigert. Die digitale Reisebegleitung wurde durch Echtzeitdaten, die insbesondere durch klarere Informationen bei Zugausfällen und Störungen hervorstechen, optimiert. Zukünftig wird der DB Navigator u. a.

durch die Verknüpfung mit intermodalen Verkehrsträgern für ein noch durchgängigeres Reiseerlebnis mit innovativer, ganzheitlicher Nutzer:innenerfahrung stetig weiterentwickelt.

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. Seit Winter 2023 ist der erste ICE3neo mit dem neuen Innenraumdesign im Einsatz. Die komplett neu entwickelten Sitze bieten mehr Komfort, um noch mehr Menschen für das Bahnfahren zu begeistern. Mit dem Start des neuen ICE-Innenraumdesigns können Reisende nun durchgehend die neue Designsprache von DB Fernverkehr erleben: von den neuen DB Reisezentren über die neuen DB Lounges bis hin zum ICE3neo, dem Flaggschiff der Fernverkehrsflotte. Von 15 DB Lounges sind bereits 13 nach dem neuen Konzept umgebaut. Auch das Kund:innenerlebnis in Reisezentren wird verbessert, um digitalen Kund:innenbedürfnissen und höheren Ansprüchen an die Servicequalität noch besser gerecht zu werden. Im Berichtsjahr wurde in Düsseldorf der Umbau des ersten Reisezentrums nach dem neuen Konzept »Reisezentrum+« abgeschlossen. Weitere Reisezentren folgen in den kommenden Jahren. Durch die Kombination von persönlicher Beratung mit einfachen digitalen Lösungen, wie bspw. intelligenten Wartezeitprognosen, geht das neue Reisezentrum auf sich wandelnde Kund:innen- und Mitarbeitendenbedürfnisse ein.

Für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist die Betrachtung der gesamten Reisekette unserer Fahrgäste zentral. Daher treibt die DB Fernverkehr AG die intermodale Verknüpfung von Verkehrsträgern kontinuierlich voran. So ist die Nachfrage für Zubringerverkehr auf der Schiene zum Drehkreuz Frankfurt 2023 angestiegen. Damit trägt die Deutsche Bahn auch als erster intermodaler Partner der Star Alliance dazu bei, mehr Menschen für klimafreundliche Mobilitätsketten zu gewinnen.

Durch den Ausbaustein Umwelt und 100% Grünstrom soll zusätzlich der Umwelt- und Klimaschutz weiter 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. Daher sind alle neuen Instandhaltungswerke, wie das Werk Dortmund-Hafen, das voraussichtlich 2027 eröffnet werden soll, klimaneutral.



## WEITERE INFORMATIONEN

### Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweis-erhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens ein halbes Jahr dauern. Der Weiterbau und die Sanierung des beschädigten Bereichs wurden vom Schlichtungsverfahren entkoppelt; mit Ausnahme der Wiederherstellung der Oströhre sind die Leistungen der bauausführenden ARGE mittlerweile abgeschlossen. Die Rheintalbahn ist im Frühjahr 2022 temporär umverlegt worden, um die havarierte Oströhre von oben mit einer offenen Baugrube sanieren zu können. Die Baugrubenumschließung ist erstellt, die Erdarbeiten haben begonnen und mit dem Abbruch der Tunnelvortriebmaschine wird im Jahr 2024 begonnen. Mit den von der Streckensper- rung infolge der Havarie betroffenen EVU wurden (in Ab- stimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Verglei- che geschlossen.

## CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Fernverkehr AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Ge- schäftspolitik 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.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind die Tarifverhandlungen mit der GDL noch nicht abgeschlossen. Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaß- nahmen gekommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es im weiteren Verlauf der Tarifverhandlungen zu weite- ren umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL kommen wird.

### 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. Wir sehen hierin Chancen für zusätz- liche Verbesserungen des Zuspruchs der Kund:innen.

Durch ein verlässliches, eng 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 Ver- netzung mit anderen Verkehrsträgern möchten wir den Men- schen den Umstieg auf die Bahn erleichtern. Dies begleiten wir bspw. durch strategische Partnerschaften sowie entspre- chende Mobilitätsangebote, z. B. an Geschäftskunden.

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

### Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Die Entwicklung der DB Fernverkehr AG ist stark abhängig von der allgemeinen Nachfrageentwicklung, insbesondere im Kontext der neuen Arbeitswelt (New Work, Homeoffice) einerseits und der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs und der damit verbun- denen höheren Inflation andererseits, da dieser eine funda- mentale Bedeutung für eine Verbesserung der wirtschaftli- chen 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 vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht.

Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework. Die DB Fernverkehr AG setzt zur Leistungserbringung komplexe IT-Systeme ein. Im Rahmen des Programms Vendo erneuert die DB Fernverkehr AG ihre Vertriebsplattform. Für dieses umfangreiche und komplexe Vorhaben gelten die allgemein beschriebenen Risiken der Digitalisierung insbesondere.

- **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 ist eine Verschärfung des intramodalen Wettbewerbs zu beobachten. FlixTrain zeigt hier aktuell das dynamischste Wachstum, und mehrere ausländische Privatbahnen haben ihren Markteintritt angekündigt oder planen, ihr innerdeutsches Angebot auszuweiten. Auch die Einführung des Deutschland-Tickets hat spürbare Auswirkungen auf den Fernverkehrsmarkt. Auf kürzeren Fernstrecken zeigt sich eine deutliche Verschiebung der Nachfrageströme von DB Fernverkehr zu Nahverkehrsprodukten. 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. Signifikante Erhöhungen würden die Wettbewerbsfähigkeit der DB Fernverkehr AG im intermodalen Wettbewerb beeinträchtigen. 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 Tarifabschlüsse 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. 2023 begonnene und noch nicht abgeschlossene Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.
  - **Beschaffungs-/Energemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
  - **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 2023 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Fernverkehr AG in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb, Produktion und Technik sowie Regulierung. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht verringert.

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

## PROGNOSEBERICHT

Die deutsche Wirtschaft sieht sich auch 2024 mit großen Herausforderungen konfrontiert. Die Energiepreise werden 2024 voraussichtlich steigen, da staatliche Zuschüsse für Strom-Netzentgelte wegfallen, die CO<sub>2</sub>-Steuer steigt und die Mehrwertsteuer für Gas ab März 2024 angehoben wird. Es wird auch für 2024 von einem leichten Rückgang der deutschen Wirtschaftsleistung ausgegangen. Nachhaltige Veränderungen von Arbeitsformen (z. B. anhaltende Nutzung von mobilem Arbeiten) sowie die Substitution von Präsenzveranstaltungen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie etabliert. Im Personenverkehr ist daher insgesamt noch nicht wieder von einer Rückkehr auf das Vor-



Corona-Niveau auszugehen. Im Schienenpersonenfernverkehr erwarten wir, dass das Vor-Corona-Niveau überschritten wird (ohne Berücksichtigung von möglichen Streikeffekten).

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 bringt (z. B. Schadstoffbelastungen, hoher Flächenbedarf für Pkw, den viele Städte nicht mehr bereitstellen wollen), werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten klimafreundlicherer Verkehre sind u. a. die Fortführung des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets sowie die angekündigten sehr umfangreichen zusätzlichen Mittel des Bundes für die Schieneninfrastruktur zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit trotz einer angespannten Haushaltslage.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2024 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur.

## Konjunkturelle Aussichten

Für Deutschland wird 2024 insgesamt eine Stagnation der Wirtschaftsleistung erwartet. Wesentlicher Treiber für diese auch im internationalen Vergleich unterdurchschnittliche Prognose ist die Erwartung, dass der Welthandel nur moderat steigen wird. Davon wird Deutschland infolge der hohen Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft besonders betroffen sein. Zudem begrenzt die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Herbst 2023 zur Nutzung der Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds die fiskalischen Spielräume. Die deutliche Reduzierung staatlicher Ausgaben in 2024 wird die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leistung deutlich dämpfen. Außerdem sind Haushalte und Unternehmen mit großen Unsicherheiten konfrontiert, was zu einer Verschiebung von Ausgaben und Investitionen führen wird.

Die Nachfrage nach deutschen Exporten wird sich 2024 nicht wesentlich beleben. Auch die 2023 stagnierende Baubranche wird sich 2024 nicht wesentlich erholen. Es wird jedoch erwartet, dass der private Konsum die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland infolge von relativ guten Lohnabschlüssen bei einem robusten Arbeitsmarkt sowie einer deutlich zurückgehenden Inflation stimuliert.

## Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehr ist 2024 mit einem weiteren Verkehrsleistungszuwachs im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot und der Nahverkehr insbesondere von der erstmalig ganzjährigen Wirkung des Deutschland-Tickets profitieren. Gleichzeitig stellt das Deutschland-Ticket jedoch für die DB Fernverkehr AG eine Herausforderung auf kurzen Verbindungen dar.

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 des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb.

Für den Fernverkehr gehen wir auch zukünftig von einer starken Nachfrage im Freizeit- und Urlaubsverkehr aus. Zusätzlich legen Unternehmen verstärkt Wert auf klimafreundliches Reisen. Gezielte Förderungsmaßnahmen für Geschäftsreisende können weitere Anreize setzen, um vom motorisierten Individualverkehr oder Flugzeug auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2024 verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. 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 vor dem Hintergrund eines noch immer reduzierten Nachfrageniveaus sowie klimapolitischer Maßnahmen (wie der für Mitte 2024 geplanten Erhöhung der Luftverkehrsabgabe) vor einer langsamen Erholung. 2024 wird voraussichtlich die Verkehrsnachfrage leicht anziehen. Das Wachstum im deutschen Luftverkehr wird im Vergleich zu vielen anderen europäischen Ländern voraussichtlich deutlich schwächer ausfallen.

## Beschaffungsmärkte

2023 waren trotz großen Unsicherheiten aufgrund externer Einflüsse wie Krieg und Sanktionen keine Engpässe in den Lieferketten zu verzeichnen. Als Basisszenario für 2024 erwarten wir kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die Preise für Energie (Gas, Strom, Öl) vor dem Hinter-



grund des Ukraine-Kriegs, des Gaza-Kriegs, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland entwickeln werden.

Insgesamt wird mit einer weiteren Entspannung bei den Erzeugerpreisen gerechnet, jedoch auf einem deutlich höheren Niveau als 2021 (u. a. vor Beginn des Ukraine-Kriegs). Speziell im Transportsegment wird ein Verharren auf dem derzeitigen Niveau aufgrund hoher Ölpreise und gestiegener Lohnkosten erwartet.

Für den Bereich Energien wird die Intensität und Dauer des Winters in Westeuropa bedeutend sein. Bei vollen Erdgasspeichern ist die Situation bei den Terminpreisen derzeit so entspannt wie zuletzt im Sommer 2021. Aufgrund der Abhängigkeit des Strompreises vom Preis für Erdgas wird dessen Entwicklung ebenfalls von der Intensität und Dauer des Winters abhängen.

Für 2024 bestehen Unsicherheiten, ob sich die aktuell sinkende Inflationsrate auch in sinkenden Preisen widerspiegelt.

## Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2024 ist hier eine leichte Dynamik im Vergleich zum Vorjahr zu erwarten.

Zudem sind für 2024 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, zusätzlicher Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur) zu erwarten.

Im Juli 2024 startet die erste Generalsanierung in Deutschland mit der Sanierung der sog. Riedbahn (Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main Stadion und Mannheim Hauptbahnhof). Die damit einhergehende Vollsperrung des Korridors für fünf Monate wird in 2024 zunächst negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben: Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen längere Fahrzeiten. Im Nah- und Regionalverkehr sind Umleitungen nur begrenzt möglich. Anstatt S- und Regionalbahnen kommen daher Busse zum Einsatz, zum Teil auch auf den Umleitungsstrecken. Auch darüber hinaus wird die Bautätigkeit im Netz 2024 und in den Folgejahren weiter auf einem sehr hohen Niveau liegen und zu spürbaren Belastungen für den Schienenverkehr führen.

## Voraussichtliche Entwicklung der DB Fernverkehr AG im Geschäftsjahr 2024

Auch unter erschwerten Rahmenbedingungen werden im Geschäftsjahr 2024 DB-konzernweit zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität, insbesondere der Pünktlichkeit, konsequent und fokussiert umgesetzt, um ein langfristiges Wachstum als Voraussetzung für eine Verkehrswende sicherzustellen.

- **Pünktlichkeit:** Für 2024 wird das Pünktlichkeitsziel mit Hinblick auf die weiter stark anhaltenden Baumaßnahmen im Netz auf 71,5% 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 und die Mitwirkung an Verbundprozessen sowie mit dem Ausbau von Instandhaltungskapazitäten zur Stabilisierung und Zielerreichung der Pünktlichkeit beitragen.
- **Leistung:** Die DB Fernverkehr AG geht von einer leicht höheren Betriebsleistung 2024 aus. Für die Verkehrsleistung erwartet die DB Fernverkehr AG aufgrund von Angebotsausweitungen einen Anstieg auf ein leicht höheres Niveau als im Berichtsjahr. Im Ergebnis wird mit einer deutlichen Steigerung der Personenkilometer wie auch der Anzahl der beförderten Personen gerechnet.
- **Umsatz:** Für 2024 strebt die DB Fernverkehr AG basierend auf der erwarteten Leistungsentwicklung sowie einer Preismaßnahme eine deutliche Umsatzsteigerung an.
- **Ergebnis:** Auf Basis der geplanten Nachfrageentwicklung erwartet die DB Fernverkehr AG für 2024 ein leicht positives Ergebnis. Dem deutlichen Umsatzwachstum stehen dabei steigende Infrastruktur-, Instandhaltungs-, Personal- sowie Abschreibungsaufwendungen gegenüber.

Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaßnahmen gekommen. Sollte es im weiteren Jahresverlauf zu weiteren umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL kommen, wird dies voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der DB Fernverkehr AG haben, die nicht in der aktuellen Prognose enthalten sind.

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.



Zur Verbesserung des Mobilfunkempfangs in Zügen hat der DB-Konzern gemeinsam mit Partnern modernste Lasertechnologie entwickelt, um Fensterscheiben von Bestandszügen durch Lasern nachträglich durchlässiger für Mobilfunksignale zu machen. In die zum Wärmeschutz auf die Scheiben aufgetragene hauchdünne Metallschicht wird dabei mit einem Laser eine feine Netzstruktur eingearbeitet, durch die Mobilfunksignale rund 100-mal besser ins Zuginnere gelangen als bisher. DB Fernverkehr investiert rund 50 Mio.€, um rund 70.000 Fensterscheiben in mehr als 3.300 Wagen nachträglich zu lasern. Neue Fernverkehrszüge sind bereits mit mobilfunktransparenten Scheiben ausgestattet.

# Jahresabschluss

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
Umsatzerlöse	(14)	6.123	5.139
Bestandsveränderungen		3	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen	(15)	18	7
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	242	614
Materialaufwand	(17)	-3.532	-3.228
Personalaufwand	(18)	-1.450	-1.259
Abschreibungen		-620	-511
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	-923	-654
Zinsergebnis	(20)	-85	-41
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>		<b>-224</b>	<b>65</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(29)	-	-65
Erträge aus Verlustübernahme	(29)	224	-
<b>Jahresergebnis</b>		<b>0</b>	<b>0</b>

## BILANZ

### Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		226	60
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		530	534
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		451	461
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		21	16
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen		109	103
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		6.833	5.862
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		87	87
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		64	61
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		746	866
	(2)	<b>8.369</b>	<b>7.513</b>
III. Finanzanlagen		29	29
		<b>8.624</b>	<b>7.602</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>			
Vorräte	(3)	255	216
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	487	231
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		1	0
		<b>743</b>	<b>447</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(5)	1	0
		<b>9.368</b>	<b>8.049</b>

### Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
<b>A. EIGENKAPITAL</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	512	512
Kapitalrücklage	(7)	1.713	1.566
Gewinnrücklagen	(8)	4	4
		<b>2.229</b>	<b>2.082</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>	(9)	300	273
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>	(10)	6.368	5.248
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	(11)	471	446
		<b>9.368</b>	<b>8.049</b>

# KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
Periodenergebnis (vor Verlustübernahme/Gewinnabführung und Ertragsteuern)		- 224	65
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		620	511
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		6	- 1
Cashflow vor Steuern		402	575
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		18	23
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 110	- 74
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		- 10	216
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens <sup>1)</sup>		- 9	- 4
Zinsaufwendungen/Zinserträge		85	41
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung		- 197	- 519
Einzahlungen von außergewöhnlicher Größenordnung und außergewöhnlicher Bedeutung		197	480
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>376</b>	<b>738</b>
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 24	- 11
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		20	7
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 1.636	- 1.497
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		3	0
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen der öffentlichen Hand <sup>2)</sup>		0	-
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		- 5	- 4
Erhaltene Zinsen		3	0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 1.639</b>	<b>- 1.505</b>
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		2.000	1.200
Auszahlung aus der Tilgung von Anleihen und Finanzkrediten		- 343	- 253
Veränderung der Verbindlichkeit aus Cashpooling		- 253	- 273
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		-	0
Gezahlte Zinsen		- 74	- 32
Auszahlung für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		- 65	-
Einzahlungen für Verlustübernahme aus Ergebnisabführungsverträgen		-	125
Ein-/Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler und Schuldbeitritt)		- 1	0
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>1.264</b>	<b>767</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds</b>		<b>1</b>	<b>0</b>
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode <sup>3)</sup>		0	0
<b>Finanzmittelfonds am Ende der Periode<sup>4)</sup></b>	<b>(21)</b>	<b>1</b>	<b>0</b>

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

<sup>2)</sup> Ab 2023 erfolgt der Ausweis von erhaltenen Zahlungen aus Investitionszuschüssen im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit (im Vorjahr: Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit).

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

<sup>4)</sup> Beinhaltet Zahlungsmittel zuzüglich Zahlungsmitteläquivalenten von insgesamt 559 Tsd. €.

## ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2023	Zugänge <sup>1)</sup>	Umbu- chungen	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022	
	<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	62	12	0	-1	73	-13	-6	-	-	-19	54	49
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	14	11	-5	-1	19	-	-	-	-	-	19	14
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	18	169	0	0	187	-7	-8	-	0	-15	172	11
	<b>80</b>	<b>181</b>	<b>-</b>	<b>-1</b>	<b>260</b>	<b>-20</b>	<b>-14</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-34</b>	<b>226</b>	<b>60</b>
<b>SACHANLAGEN</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	57	1	-	-	58	0	-	-	-	0	58	57
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	778	5	10	0	793	-317	-24	-1	0	-342	451	461
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	21	2	3	0	26	-5	0	-	0	-5	21	16
	<b>856</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>877</b>	<b>-322</b>	<b>-24</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-347</b>	<b>530</b>	<b>534</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	155	7	6	0	168	-52	-8	1	0	-59	109	103
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	11.846	1.299	218	-121	13.242	-5.984	-546	-	121	-6.409	6.833	5.862
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	250	8	5	-6	257	-163	-13	-	6	-170	87	87
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	171	13	5	-6	183	-110	-15	-	6	-119	64	61
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>2)</sup>	866	272	-247	-145	746	-	-	-	-	-	746	866
	<b>14.144</b>	<b>1.607</b>	<b>-</b>	<b>-278</b>	<b>15.473</b>	<b>-6.631</b>	<b>-606</b>	<b>-</b>	<b>133</b>	<b>-7.104</b>	<b>8.369</b>	<b>7.513</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	0	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>14.253</b>	<b>1.788</b>	<b>-</b>	<b>-279</b>	<b>15.762</b>	<b>-6.651</b>	<b>-620</b>	<b>-</b>	<b>133</b>	<b>-7.138</b>	<b>8.624</b>	<b>7.602</b>

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

<sup>2)</sup> Einschließlich Zu- und Abgängen für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Vorjahr 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 Geschäftsjahr 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 (54 Mio. €; im Vorjahr: 49 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 Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapitalkosten 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
Schienefahrzeuge	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 Zugang und 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](#)  41). 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 per 31. Dezember 2023 für die zum Geschäftsfeld DB Fernverkehr gehörende DB Fernverkehr AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,26% für überfällige Forderungen und 0,10% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,19%.

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 sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2023 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für Altersversorgungsverpflichtungen CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des Mindestverpflichtungsumfangs 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 (1,82%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins ergibt sich per 31. Dezember 2023 ein Unterschiedsbetrag von 61 Tsd. € (im Vorjahr: 870 Tsd. €). Wir verweisen auf die entsprechenden Erläuterungen bei den Rückstellungen.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2023 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2023
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	4,00

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden für die durchschnittliche Restlaufzeit der jeweiligen Verpflichtung fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre angewendet.

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 Beamten:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten:innen erstattet die DB Fernverkehr AG dem BEV die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamten:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmer:in beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten: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](#) 41 zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 25 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 27 Mio. €), von denen 12 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 12 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Geschäftsjahr wurden Zuschüsse i. H. v. 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) 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 und Versicherungen, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 324 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Rahmen der Abspaltung des Ressorts Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH (DB Vertrieb), Frankfurt am Main, wurde im Geschäftsjahr ein Anlagenzugang – im Wesentlichen Vertriebssoftware Vendo (159 Mio. €) – gebucht.

### (3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Hilfs- und Betriebsstoffe	244	208
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	9	6
Waren	2	2
<b>Insgesamt</b>	<b>255</b>	<b>216</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 55 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 48 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) verschrottet.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2023	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2022	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	34	-	28	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	419	-	178	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	34	20	25	20
<b>Insgesamt</b>	<b>487</b>	<b>20</b>	<b>231</b>	<b>20</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 10 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 4 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 244 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 28 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 224 Mio. € aus dem Verlustausgleich (im Vorjahr: keine) und mit 19 Mio. € aus Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organisationsgesellschaft (per 31. Dezember 2022: 26 Mio. €). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 175 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 152 Mio. €).

### (5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Versicherungsleistungen 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 nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

### (7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2023 einen Betrag i. H. v. 1.713 Mio. € (per 31. Dezember 2021: 1.566 Mio. €) aus.

Im Geschäftsjahr hat die DB Vertrieb GmbH das Ressort Vertrieb Fernverkehr als Gesamtheit im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gem. § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG auf die DB Fernverkehr AG übertragen. Der positive Differenzbetrag zwischen den übernommenen Vermögensgegenständen und Schulden von 147 Mio. € wurde unmittelbar in die Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt.

### (8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2023 einen Betrag i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 4 Mio. €) aus.

### (9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9	8
Steuerrückstellungen	3	4
Sonstige Rückstellungen	288	261
<b>Insgesamt</b>	<b>300</b>	<b>273</b>

Bei den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 0 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Im Berichtsjahr erfolgten Übertragungen im Rahmen von Personalübergängen von anderen DB-Konzerngesellschaften i. H. v. 261 Tsd. € (im Vorjahr: an andere DB-Konzerngesellschaften 327 Tsd. €).

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Fernverkehr AG an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilten Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Fernverkehr AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Fernverkehr AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (13 Mio. €; im Vorjahr: 14 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 (4 Mio. €; im Vorjahr: 3 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 (5 Mio. €; im Vorjahr: 3 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. 9 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 8 Mio. €).

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verpflichtungen im Personalbereich	120	101
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	4	5
Unterlassene Instandhaltung	62	58
Technikrisiken	0	2
Übrige Risiken	102	95
<b>Insgesamt</b>	<b>288</b>	<b>261</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Rückstellungen für Arbeitsmehrleistungen, Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Jubiläumsszuwendungen.

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. 17 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 20 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (17 Mio. €) verrechnet.

Den gem. § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Beträgen stehen ausreichend freie Rücklagen (1.717 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

in Mio. €	31.12.2023
Selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens	54
<b>Potenziell abführungsgesperrter Betrag</b>	<b>54</b>

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (63 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (63 Mio. €) verrechnet.

## (10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	-	-	1	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	642	305	337	1	808	512	296	1
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.702	677	5.025	3.187	4.420	887	3.533	2.360
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	23	21	2	2	19	19	-	-
davon aus Steuern	13	13	-	-	12	12	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
<b>Insgesamt</b>	<b>6.368</b>	<b>1.004</b>	<b>5.364</b>	<b>3.190</b>	<b>5.248</b>	<b>1.419</b>	<b>3.829</b>	<b>2.361</b>
davon zinspflichtig	5.540	515	5.025	3.187	4.121	588	3.533	2.360

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen mit 5.559 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 4.208 Mio. €) die Gesellschafterin DB AG. Sie resultieren mit 33 Mio. € aus der Cashpool-Finanzierung (per 31. Dezember 2022: 287 Mio. €) sowie aus Darlehensverbindlichkeiten einschließlich der daraus resultierenden Zinsverbindlichkeiten i. H. v. 5.506 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3.835 Mio. €). Im Vorjahr bestanden gegenüber der DB AG Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung i. H. v. 65 Mio. €. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen mit verbundenen Unternehmen bestehen i. H. v. 161 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 233 Mio. €).

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 324 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

## (11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Erlösabgrenzung	471	446
<b>Insgesamt</b>	<b>471</b>	<b>446</b>

Die Erlösabgrenzungen betreffen bereits vereinnahmte Erlöse für die Beförderungsleistungen, die im Jahr 2024 zu erbringen sind.

## (12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	336	311
<b>Insgesamt</b>	<b>336</b>	<b>311</b>

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 336 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 311 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. €	31.12.2023	31.12.2022
Bestellobligo für Investitionen	5.258	4.218
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.868	3.532
davon gegenüber verbundenen und assoziierten Unternehmen	3.625	3.338
<b>Insgesamt</b>	<b>9.126</b>	<b>7.750</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. €	31.12.2023	31.12.2022
<b>FÄLLIGKEITEN</b>		
fällig bis 1 Jahr	3.344	3.031
fällig 1 bis 5 Jahre	320	292
fällig über 5 Jahre	204	209
<b>Insgesamt</b>	<b>3.868</b>	<b>3.532</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (14) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2023	2022
Erlöse aus dem Personenverkehr	5.667	4.817
Konzerninterne Provisionserlöse	8	-
Provisionserlöse mit Dritten	61	28
Instandhaltung	-	0
Leasing, Vermietung und Verpachtung	57	53
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	175	128
Sonstige Umsatzerlöse	155	113
<b>Insgesamt</b>	<b>6.123</b>	<b>5.139</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Beförderungsleistungen i. H. v. 31 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 13 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. 14 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

### (16) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	59	60
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	89	519
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	89	519
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	19	7
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	3	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12	19
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	0
Währungskursgewinne	0	0
Übrige Erträge	60	9
davon sonstige übrige Erträge	60	9
<b>Insgesamt</b>	<b>242</b>	<b>614</b>
davon periodenfremd	102	60

Die Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen betreffen mit 17 Mio. € den Verkauf von Fahrzeugen.

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Schadenersatz (47 Mio. €), aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen sowie Finanzanlagen (22 Mio. €), Ausgleichszahlungen für Fahrgastrechte (19 Mio. €) und aus der Auflösung von Rückstellungen (12 Mio. €).

Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen enthalten u. a. Erträge aus Vergleichsvereinbarungen (46 Mio. €).

Übrige staatliche Zuschüsse beinhalten u. a. Erträge im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie i. H. v. 84 Mio. € (im Vorjahr: 519 Mio. €). Derartige Zuschüsse wurden der DB Fernverkehr AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personenfernverkehrs gewährt.

In den übrigen Erträgen sind Ausgleichszahlungen für Kosten im Zusammenhang mit Fahrgastrechten i. H. v. 45 Mio. € enthalten.

### (17) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	595	440
davon Aufwendungen für Energie	491	371
davon Strom	439	322
davon Stromsteuer	30	31
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	14	11
davon sonstige Energien	8	7
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	101	84
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	3	-15
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.185	2.097
davon eingekaufte Leistungen Transport	137	134
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	139	117
davon Provisionen	310	368
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.385	1.347
davon Nutzung Trassen	1.234	1.197
davon Nutzung Stationen	151	150
davon sonstige bezogene Leistungen	214	131
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	752	691
<b>Insgesamt</b>	<b>3.532</b>	<b>3.228</b>

Die Aufwendungen für Energie enthalten Entlastungsbeträge im Zusammenhang mit dem Strompreisbremsegesetz i. H. v. 113 Mio. €.

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

## (18) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	1.181	1.020
davon für Arbeitnehmende	1.134	971
davon für zugewiesene Beamt:innen	47	49
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahneuordnungsgesetz	44	46
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	3	3
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung <sup>1)</sup>	269	239
davon für Arbeitnehmende	258	227
davon für zugewiesene Beamt:innen	11	12
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahneuordnungsgesetz	11	12
davon für Altersversorgung	51	44
<b>Insgesamt</b>	<b>1.450</b>	<b>1.259</b>

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

## (19) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	86	71
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	31	16
Gebühren und Beiträge	15	16
Aufwendungen aus Versicherungen	5	4
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	53	51
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	6
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	35	27
Forschungs- und Entwicklungskosten	21	18
Sonstige bezogene Dienstleistungen	562	368
davon bezogene IT-Leistungen	278	167
davon sonstige Kommunikationsdienste	9	8
davon sonstige Serviceleistungen	275	193
Aufwendungen aus Schadenersatz und Kulanzleistungen	2	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	14	2
Sonstige betriebliche Steuern	1	1
Übrige Aufwendungen	90	71
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	45	37
davon Währungskursverluste	0	0
davon sonstige übrige Aufwendungen	45	34
<b>Insgesamt</b>	<b>923</b>	<b>654</b>
davon periodenfremd	15	3

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen im Wesentlichen aus Verlusten aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen i. H. v. 14 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) enthalten.

## (20) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	0
davon aus verbundenen Unternehmen	3	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-89	-41
davon an verbundene Unternehmen	-88	-36
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-5
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-	-5
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>-85</b>	<b>-41</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, soweit sie zur Disposition der liquiden Mittel gehören (DRS 21.34), werden vereinfachend nicht in den Finanzmittelfonds einbezogen.

## 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 Unternehmensregister bekannt gemacht und ist unter [unter unternehmensregister.de](https://www.unternehmensregister.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](#)  49 ist beigefügt.

**(25) BESCHÄFTIGTE**

	2023		2022	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	19.568	20.182	17.980	18.276
Zugewiesene Beamt:innen	823	781	897	860
	<b>20.391</b>	<b>20.963</b>	<b>18.877</b>	<b>19.136</b>
Auszubildende <sup>1)</sup>	1.033	1.186	955	1.089
<b>Insgesamt</b>	<b>21.424</b>	<b>22.149</b>	<b>19.832</b>	<b>20.225</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.

Beamt:innen sind der DB Fernverkehr AG entweder kraft Art.2 §12 ENeuOG zugewiesen oder von ihrem DB-konzerninternen 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 Geschäftsjahr 2023 an:****DR. MICHAEL PETERSON**

Vorsitzender des Vorstands,  
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Heidelberg

**STEFANIE BERK**

Ressort Marketing und Vertrieb,  
Oberursel

**WILKEN BORMANN (SEIT 1. APRIL 2023)**

Ressort Finanzen/Controlling,  
Frankfurt am Main

**MARTIN JENDE**

Ressort Personal,  
Berlin

**ANJA SCHÖLLMANN**

Ressort Produktion,  
Weinheim

**Als Aufsichtsrat waren bestellt:****DR. RICHARD LUTZ**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**FRANK HAUENSTEIN\***

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,  
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Neumarkt

**GUDRUN BRÜKER-GASPERS**

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

**DR. MILENA BRÜTTING**

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

**MICHAEL FISCHER\***

Leiter Bilanzen der DB Fernverkehr AG,  
Langen (Hessen)

**ANDREAS GEHLHAAR (BIS 31. OKTOBER 2023)**

Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

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

Leiter des Referats Förderangelegenheiten im Bundesministerium für Digitales und Verkehr,  
Dallgow-Döberitz

**NICOLE MOMMSEN (SEIT 1. NOVEMBER 2023)**

Leiterin Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG,  
Wiesbaden

**MANUELA NORBECK\***

Vorsitzende des Betriebsrats Wahlbetrieb Hamburg der DB Fernverkehr AG,  
Glückstadt

**JAN PROSCHMANN\***

Mitglied des Betriebsrats Berlin F.1.7,  
Hohen Neuendorf

**FRANK RIEGLER\***

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

**HEIKO SANN\***

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

**DR. HELLA SCHMIDT-NASCHKE**

Leiterin Steuern der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**MANFRED SCHOLZE\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,  
Ebersbach-Neugersdorf

**LUTZ SCHREIBER\***

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft  
Deutscher Lokomotivführer,  
Haste

**CLAUDIA GRÄFIN VON DER SCHULENBURG**

Leiterin Executive Management Competence Platform  
der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

**PETER SCHÜTZ**

Leiter Reisendeninformation der Deutschen Bahn AG,  
Mühltal

**DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP**

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

**KERSTIN WAGNER**

Leiterin Personalgewinnung der Deutschen Bahn AG,  
München

**CORNELIA WITTMANN\***

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,  
Berlin

**ELISABETH WLASCHITZ\***

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

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2023	2022
Gesamtbezüge des Vorstands	1.325	1.503
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	139	129
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	136	157
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	100	101

Die Gesamtbezüge des Vorstands bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. 1.182 Tsd. € (im Vorjahr: 1.357 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 65 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Aufgrund der im Kalenderjahr 2023 erhaltenen Entlastungssumme von über 50 Mio. € wurden dem Vorstand entsprechend den Regelungen des § 37a StromPBG für das Kalenderjahr 2023 weder Boni noch andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile unter Einbeziehung von etwaigen Konzernbezügen noch über das Festgehalt hinausgehende Vergütungsbestandteile i. S. d. § 87 AktG gewährt.

Vor dem 1. Januar 2023 vereinbarte, beschlossene oder entstandene, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 nicht ausgezahlte Boni oder andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile unter Einbeziehung von etwaigen Konzernbezügen oder über das Festgehalt hinausgehende Vergütungsbestandteile i. S. d. § 87 AktG wurden im Kalenderjahr 2023 nicht ausgezahlt.

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 Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

**(28) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gem. § 285 Nr. 33 HGB lagen nicht vor.

**(29) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2024

DB Fernverkehr AG  
Der Vorstand

**ANTEILSBESITZLISTE**

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € <sup>1)</sup>	Beteiligung in %
<b>VOLLKONSOLIDIERT</b>		
DB Bahn Italia S.r.l., Verona/Italien	22.102	100,00
<b>AT EQUITY</b>		
Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande <sup>2),3)</sup>	72	20,00
Rheinalp GmbH, Frankfurt am Main <sup>2),3)</sup>	338	50,00
<b>FAIR VALUE</b>		
Eurail B.V., Utrecht/Niederlande <sup>2),4)</sup>	14.010	28,87
Eurail Group G.I.E. Luxemburg/Luxemburg <sup>2),4)</sup>	0	25,99

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

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

<sup>3)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2021.

<sup>4)</sup> Daten für Geschäftsjahr 2022.

# ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENTEN 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 GuV 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 Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen 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](#)  54 f.).

Im Geschäftsjahr wurden Zuschüsse i. H. v. 0 Mio. € den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen im Bereich Verkehr abgesetzt (im Vorjahr: 1 Mio. €).

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 324 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Rahmen der Abspaltung des Ressorts Vertrieb Fernverkehr von der DB Vertrieb GmbH wurde im Geschäftsjahr ein Anlagenzugang – im Wesentlichen Vertriebssoftware Vendo (159 Mio. €) – gebucht; diese sind dem Bereich Verkehr zugeordnet.

### 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 keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr (per 31. Dezember 2022: 0 Mio. €); diese waren im Vorjahr vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Die sonstigen Vermögensgegenstände enthalten Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 20 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 20 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 (68 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 63 Mio. €).

Im Bereich Verkehr werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrages der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (5 Mio. €; per 31. Dezember 2022: keine).

### 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. Infolge des Anlagenabgangs wurde für das Geschäftsjahr 2020 die Position Zugeordnetes Eigenkapital im Bereich Verkehr um 4 Mio. € gemindert.

Im Geschäftsjahr hat die DB Vertrieb GmbH das Ressort Vertrieb Fernverkehr als Gesamtheit im Wege der Abspaltung zur Aufnahme gem. § 123 Abs. 2 Nr. 1 UmwG auf die DB Fernverkehr AG übertragen. Der positive Differenzbetrag zwischen den übernommenen Vermögensgegenständen und Schulden von 147 Mio. € wurde unmittelbar in die Kapitalrücklage nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB eingestellt. In der Folge erhöht sich die Position Zugeordnetes Eigenkapital im Bereich Verkehr um diesen Betrag.

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 2023 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 (68 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 63 Mio. €).

Im Bereich Service werden die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service erhöht (5 Mio. €; per 31. Dezember 2022: keine).

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	31.12. 2023	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2022	31.12. 2023	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	31.12. 2022
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	1	0	0	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	617	280	779	25	25	29
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.765	740	4.420	10	10	63
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	19	17	15	4	4	4
davon aus Steuern	10	10	9	3	3	3
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>6.402</b>	<b>1.038</b>	<b>5.215</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>96</b>
davon zinspflichtig	5.535	510	4.091	5	5	30

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr i. H. v. 337 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 296 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 1 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 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 324 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. 5.025 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3.533 Mio. €); diese sind nahezu vollständig dem Bereich Verkehr zugeordnet. Von diesen Verbindlichkeiten haben 3.187 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 2.360 Mio. €) eine Restlaufzeit größer fünf Jahre.

## HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) i. H. v. 336 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 311 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betrifft den Bereich Verkehr i. H. v. 266 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 241 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 70 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 70 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 (36 Mio. €; im Vorjahr: 35 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (12 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (794 Mio. €; im Vorjahr: 742 Mio. €), übrigen Dienstleistungen für den Bereich Verkehr (11 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €) sowie zusätzlich aus Materialverkäufen gegen konzernverbundene Unternehmen (31 Mio. €; im Vorjahr: 26 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 170 Tsd. € (im Vorjahr: 138 Tsd. €) enthalten, die in voller Höhe dem Bereich Verkehr zugeordnet sind.

### MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Service bezogenen Instandhaltungsleistungen (794 Mio. €; im Vorjahr: 742 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung im Bereich Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Service werden Aufwendungen (200 Mio. €; im Vorjahr: 199 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. 39 Mio. € (im Vorjahr: 34 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Service beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 12 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

### SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Bereichs Verkehr sind Aufwendungen für übrige Dienstleistungen des Bereichs Service (11 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. 554 Tsd. € (im Vorjahr: 584 Tsd. €) und im Bereich Service i. H. v. 572 Tsd. € (im Vorjahr: 306 Tsd. €) angefallen. Darüber hinaus sind 57 Tsd. € (im Vorjahr: 78 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	
	2023	2022	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	0	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	2	0	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	-	0	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	-	0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-	0	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-80	-36	-9	-5
davon an verbundene Unternehmen	-80	-32	-9	-4
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-4	-	-1
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-	-4	-	-1
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	0	-	0
<b>Insgesamt</b>	<b>-77</b>	<b>-36</b>	<b>-8</b>	<b>-5</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/-verluste der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt (Bereich Service) bzw. von dieser ausgeglichen (Bereich Verkehr) werden.

## Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

### AKTIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2023	2022	2023	2022
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	226	60	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	57	58	473	476
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	46	47	405	414
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	21	16
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	35	37	74	66
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	6.833	5.862	-	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	4	83	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19	20	45	41
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	561	723	185	143
	<b>7.509</b>	<b>6.704</b>	<b>860</b>	<b>809</b>
III. Finanzanlagen	29	29	-	-
	<b>7.764</b>	<b>6.793</b>	<b>860</b>	<b>809</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	244	208
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	9	6	0	0
3. Waren	2	2	-	-
	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>244</b>	<b>208</b>
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	29	25	5	3
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	424	178	68	63
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	-	-
4. Sonstige Vermögensgegenstände	34	25	0	0
	<b>487</b>	<b>228</b>	<b>73</b>	<b>66</b>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	1	0	-	-
	<b>499</b>	<b>236</b>	<b>317</b>	<b>274</b>
<b>C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	1	0	0	0
	<b>8.264</b>	<b>7.029</b>	<b>1.177</b>	<b>1.083</b>

### PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2023	2022	2023	2022
<b>A. EIGENKAPITAL</b>				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.610	1.463	619	619
Ausgleichsposten	- 485	- 342	485	342
	<b>1.125</b>	<b>1.121</b>	<b>1.104</b>	<b>961</b>
<b>B. RÜCKSTELLUNGEN</b>				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	7	6	2	2
Steuerrückstellungen	2	3	1	1
Sonstige Rückstellungen	257	238	31	23
	<b>266</b>	<b>247</b>	<b>34</b>	<b>26</b>
<b>C. VERBINDLICHKEITEN</b>				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	0	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	617	779	25	29
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.765	4.420	10	63
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	19	15	4	4
	<b>6.402</b>	<b>5.215</b>	<b>39</b>	<b>96</b>
<b>D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	471	446	-	-
	<b>8.264</b>	<b>7.029</b>	<b>1.177</b>	<b>1.083</b>

## Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2023	Zugänge <sup>1)</sup>	Umbu- chungen <sup>2)</sup>	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	60	12	0	-1	71	-11	-6	-	-	-17	54	49
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	14	11	-5	-1	19	-	-	-	-	-	19	14
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	18	169	0	0	187	-7	-8	-	0	-15	172	11
	<b>78</b>	<b>181</b>	<b>-</b>	<b>-1</b>	<b>258</b>	<b>-18</b>	<b>-14</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-32</b>	<b>226</b>	<b>60</b>
<b>SACHANLAGEN</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	11	0	-	-	11	0	-	-	-	0	11	11
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	64	0	1	0	65	-17	-2	0	0	-19	46	47
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>76</b>	<b>-17</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-19</b>	<b>57</b>	<b>58</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	46	1	0	-	47	-9	-3	-	-	-12	35	37
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	11.846	1.299	218	-121	13.242	-5.984	-546	-	121	-6.409	6.833	5.862
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	9	0	0	0	9	-5	0	-	0	-5	4	4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	55	5	0	-3	57	-35	-6	-	3	-38	19	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau <sup>3)</sup>	723	202	-220	-144	561	-	-	-	-	-	561	723
	<b>12.754</b>	<b>1.507</b>	<b>-1</b>	<b>-268</b>	<b>13.992</b>	<b>-6.050</b>	<b>-557</b>	<b>-</b>	<b>124</b>	<b>-6.483</b>	<b>7.509</b>	<b>6.704</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	0	29	-	-	-	-	-	29	29
2. Beteiligungen	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0
	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>29</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29</b>	<b>29</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>12.861</b>	<b>1.688</b>	<b>-1</b>	<b>-269</b>	<b>14.279</b>	<b>-6.068</b>	<b>-571</b>	<b>-</b>	<b>124</b>	<b>-6.515</b>	<b>7.764</b>	<b>6.793</b>

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

<sup>2)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. -1 Mio. €.

<sup>3)</sup> Einschließlich Zu- und Abgängen für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos, die seit dem Vorjahr in der Bilanz ausgewiesen werden.

## BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2023	Zugänge <sup>1)</sup>	Umb- chungen <sup>2)</sup>	Abgänge <sup>1)</sup>	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022
<b>IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE</b>												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	2	-	-	-	2	-2	-	-	-	-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	0	0
	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>SACHANLAGEN</b>												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	46	1	-	-	47	0	-	-	0	47	47	46
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	714	5	9	0	728	-300	-22	-1	0	-323	405	414
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	21	2	3	0	26	-5	0	-	0	-5	21	16
	<b>781</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>801</b>	<b>-305</b>	<b>-22</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>-328</b>	<b>473</b>	<b>476</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	109	6	6	0	121	-43	-5	1	0	-47	74	66
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	241	8	5	-6	248	-158	-13	-	6	-165	83	83
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	116	8	5	-3	126	-75	-9	-	3	-81	45	41
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	143	70	-27	-1	185	-	-	-	-	-	185	143
	<b>1.390</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>-10</b>	<b>1.481</b>	<b>-581</b>	<b>-49</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>-621</b>	<b>860</b>	<b>809</b>
<b>FINANZANLAGEN</b>												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>1.392</b>	<b>100</b>	<b>1</b>	<b>-10</b>	<b>1.483</b>	<b>-583</b>	<b>-49</b>	<b>-</b>	<b>9</b>	<b>-623</b>	<b>860</b>	<b>809</b>

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

<sup>2)</sup> Inkl. Transfer zwischen Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen i. H. v. 1 Mio. €.

## Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

### BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	6.055	5.078
Bestandsveränderungen	3	-2
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	0
Gesamtleistung	6.060	5.076
Sonstige betriebliche Erträge	241	612
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-526	-397
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-2.123	-2.042
Instandhaltungsaufwand	-1.279	-1.177
	-3.928	-3.616
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-904	-774
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-208	-183
	-1.112	-957
Abschreibungen	-571	-465
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-842	-582
	-152	68
Zinsergebnis	-77	-36
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	0
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-229</b>	<b>32</b>
Erträge aus Verlustübernahme	229	-
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. €	2023	2022
Umsatzerlöse	884	815
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	4	4
Gesamtleistung	888	819
Sonstige betriebliche Erträge	1	2
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-269	-241
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-62	-55
Instandhaltungsaufwand	-67	-58
	-398	-354
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-275	-244
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-63	-58
	-338	-302
Abschreibungen	-49	-46
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-91	-81
	13	38
Zinsergebnis	-8	-5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>5</b>	<b>33</b>
Erträge aus Verlustübernahme	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-5	-33
<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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 19. Februar 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Conrad  
Wirtschaftsprüfer

Cirsten Schönmeier  
Wirtschaftsprüfer

# 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 – 030.297-64031  
E-Mail – [ir@deutschebahn.com](mailto:ir@deutschebahn.com)  
Internet – [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)

Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 19. Februar 2024), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der 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-Service Nummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter [bahn.de/hilfe](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, WhatsApp, X (ehemals Twitter), LinkedIn und Threads.



## NACHHALTIGE PRODUKTION



**Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion.** Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



**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: Die Lithografen GmbH, Darmstadt  
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

## BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG/Max Lautenschläger  
 1 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio  
 4 DB AG/Max Lautenschläger/iStock/Mirror Image Studio  
 38 DB AG/Oliver Lang

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

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

