



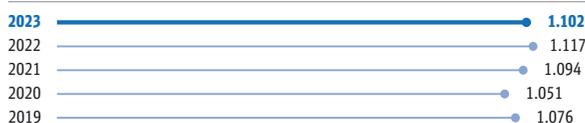
DB InfraGO AG
Geschäftsbericht 2023

Inhalt

- | | | | |
|----------|--|-----------|------------------------|
| 1 | Vorwort des Vorstandsvorsitzenden | 9 | Lagebericht |
| 5 | Bericht des Aufsichtsrats | 35 | Jahresabschluss |

ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ ¹⁾ / in Mio. Trkm ¹⁾



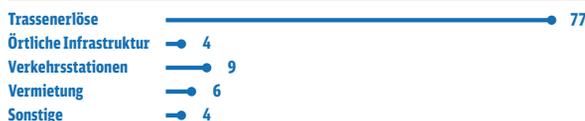
↘ 2023 zu 2022: -1,3%

UMSATZERLÖSE ²⁾ / in Mio. €



↗ 2023 zu 2022: +14,7%

UMSATZSTRUKTUR / in %



STATIONSHALTE ²⁾ / in Mio.



↘ 2023 zu 2022: -0,2%

ERGEBNIS NACH STEUERN ³⁾ / in Mio. €



↘ 2023 zu 2022: -2.037 Mio. €

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	7.589	6.616	+ 973	+14,7
Ergebnis nach Steuern ⁴⁾	-1.634	403	-2.037	-
Bilanzsumme per 31.12.	31.501	23.464	+8.037	+34,3
Anlagevermögen per 31.12.	28.614	22.395	+6.219	+27,8
Eigenkapital per 31.12.	14.364	10.689	+3.675	+34,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	13.354	8.958	+4.396	+49,1
Brutto-Investitionen	11.963	8.955	+3.008	+33,6
Netto-Investitionen ⁵⁾	3.114	1.723	+1.391	+80,7
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	59.264	47.936	+11.328	+23,6
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.102	1.117	-15	-1,3
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören	436,2	418,4	+17,8	+4,3
Stationshalte in Mio. ²⁾	155,6	155,9	-0,3	-0,2
Betriebslänge in km	33.351	33.356	-5	-
Anzahl der Bahnhöfe ⁶⁾	5.399	5.401	-2	-

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 wurde die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen, die Ende 2023 zur DB InfraGO AG umfirmiert wurde. Der hieraus entstandene Verschmelzungseffekt schränkt die Vergleichbarkeit der Zahlen im Vorjahresvergleich ein.

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

²⁾ 2023 einschließlich Stationshalten der DB Station&Service AG von Januar bis April (Verschmelzung mit Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB Netz AG, jetzt DB InfraGO AG). 2019 bis 2022 Stationshalte der DB Station&Service AG.

³⁾ Bis 2022 DB Netz AG.

⁴⁾ Die DB InfraGO AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

⁵⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁶⁾ Vorjahreswert der DB Station&Service AG (Verschmelzung mit Wirkung zum 1. Mai 2023 auf die DB Netz AG, jetzt DB InfraGO AG).

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



DR. PHILIPP NAGL
Vorstandsvorsitzender
der DB InfraGO AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

hinter uns liegt ein ereignisreiches Jahr 2023 für die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland. Wichtige, zukunftsweisende Ereignisse haben uns beschäftigt. Allen voran die Gründung der gemeinwohlorientierten Infrastrukturgesellschaft, der DB InfraGO AG.

Nach den Gremienbeschlüssen und damit einem Ja zur Zusammenführung der beiden Infrastruktursparten des DB-Konzerns im September 2023 wurden in kurzer Zeit alle Voraussetzungen geschaffen, damit dieses umfangreiche Unterfangen gelingt. Gemeinsam arbeiten wir seitdem daran, die ambitionierten Pläne umzusetzen und die Infrastruktur Stück für Stück gemeinwohlorientiert auszurichten. Sie ist daher noch viel mehr als die Zusammenführung der beiden Gesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG – sie ist der Einstieg in einen neuen Umgang mit der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.



Um allen Menschen den Zugang zum Verkehrsträger Schiene zu erleichtern, werden wir unsere Bahnhöfe nach neuen bundesweit einheitlichen Standards kundenorientiert und ganzheitlich zu modernen und leistungsfähigen Zukunftsbahnhöfen ausbauen.

Mit der Generalsanierung der Riedbahn (Strecke Frankfurt am Main – Mannheim) werden bereits 20 Bahnhöfe nach entsprechenden Konzepten saniert. In den nächsten Jahren werden Hunderte weitere Bahnhöfe folgen. Zudem wollen wir dem Schutz des Klimas gerecht werden. Deshalb haben wir im vergangenen Jahr unser Konzept der »Grünen Bahnhöfe« realisiert, mit dem sich neue Stationen nach einem Baukastensystem klimaresilient und nach ökologischen Standards gestalten lassen. Beispiel dafür ist der »Kleine Grüne Bahnhof« in Zorneding. Zudem konnten an rund 80 Bahnhöfen neue Fahrradstellplätze entstehen und rund 150 Bahnhöfe barrierefrei umgebaut werden. Am Hauptbahnhof Augsburg etwa sind nun das Empfangsgebäude und das Zwischengeschoss mit Rolltreppen und Aufzügen vollständig barrierefrei erreichbar.

Mit diesen Maßnahmen richten wir den Blick konsequent auf die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden und werden dadurch attraktiver und nachhaltiger. So legen wir den Grundstein für ein hochwertiges Reiseerlebnis und setzen schon jetzt den Schwerpunkt auf unser übergreifendes Ziel: mehr Verkehr auf die Schiene bringen.

Neben den Weiterentwicklungen im Bereich der Personenbahnhöfe haben wir auch für die Fahrwege wesentliche Meilensteine erreicht.

Wir entwickeln die am höchsten belasteten Schienenverbindungen in Deutschland zu einem Hochleistungsnetz. Damit machen wir sie zu einem Stabilitäts- und Qualitätsanker für die gesamte Infrastruktur. Im Zuge der Generalsanierung werden wir das Streckennetz kontinuierlich erneuern. Den Beginn macht 2024 die Riedbahn, 2025 folgen die Abschnitte Emmerich – Oberhausen und Hamburg – Berlin. Bis Ende 2030 werden wir insgesamt 40 Korridore generalsanieren.

Im April 2023 konnten wir einen weiteren Teil der zerstörten Eifelstrecke wieder in Betrieb nehmen und modernisieren. Die Strecke wird besser gegen Extremwetterereignisse gewappnet und modernisiert. Zudem elektrifizieren wir bis 2026 insgesamt rund 240 Kilometer Strecke in der vom Hochwasser betroffenen Region.

Seit Herbst 2023 steht für die Neubaustrecke Dresden – Prag die Vorzugsvariante fest: In deutsch-tschechischer Zusammenarbeit planen die DB InfraGO AG und die Správa železnic (staatlicher Eisenbahninfrastrukturbetreiber in Tschechien) einen rund 30 Kilometer langen Tunnel durch das Erzgebirge. Im Winter 2023 haben außerdem die Bauarbeiten für die Schienenanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung begonnen. Bei diesem Vorhaben wenden wir erstmals das »Partnerschaftsmodell Schiene« an, bei dem die Projektbeteiligten schon in frühen Leistungsphasen besonders eng zusammenarbeiten.

Zudem bündeln wir Baumaßnahmen so, dass sie in standardisierten und getakteten Bauzeiten umgesetzt werden können. Dadurch können Baubetroffenheiten und kleinteilige Fahrplanzustände reduziert werden.

Das Inspektions- und Schwellenaustauschprogramm wurde 2023 intensiver mit einem enormen Einsatz von Ressourcen fortgesetzt. Die damit einhergehenden erhöhten Bauaktivitäten und betrieblichen Auswirkungen haben sich bei allen Verkehrsarten auf die Pünktlichkeit ausgewirkt. Im Oberbau planen wir 2024, die Erneuerungsmenge zu erhöhen und das Brückenprogramm fortzusetzen.

Die Basis für den Eisenbahnverkehr in Deutschland ist und bleibt ein robustes, verlässliches und zukunftsfähig weiterentwickeltes Bestandsnetz. Grundlage für den Erhalt und die Modernisierung des Bestandsnetzes ist aktuell die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) III.

Seit Inkrafttreten der LuFV III im Jahr 2020 sind jedoch bedingt durch die Corona-Pandemie und den Ukraine-Krieg massive Preissteigerungen zu verzeichnen, die es den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) unmöglich machen, ihre vertraglichen Verpflichtungen aus der LuFV III mit den aktuell zur Verfügung stehenden Mitteln vollumfänglich zu erfüllen. Außerdem hat die seit Ende 2021 amtierende Bundesregierung ebenfalls das Erfordernis einer beschleunigten Sanierung des Bestandsnetzes und des Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur erkannt und wichtige strategische Weichenstellungen angestoßen. Dazu gehören die Sanierung der Hochleistungskorridore, die Anpassung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) sowie die Beschleunigungskommission Schiene und das Genehmigungsbeschleunigungsgesetz.

Es besteht Einvernehmen zwischen dem Bund und der DB, dass für das Jahr 2024 ein Nachtrag zur LuFV III abgeschlossen wird und bereits ab 2025 die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich neu geregelt werden soll. Dies soll eine einfache und transparente Finanzierungssteuerung ermöglichen.

Mit Perspektive auf die finanziellen Eckdaten verlief das Geschäftsjahr 2023 aufgrund der aus Eigenmitteln finanzierten Vorleistungen im Vergleich zum Vorjahr weniger erfolgreich.

Mit dem Ergebnis von –1.437 Mio. € bei den Fahrwegen und –197 Mio. € bei den Personenbahnhöfen hat sich das Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr verschlechtert. Jedoch war es notwendig, den längerfristigen Investitionshochlauf mit diesen Vorleistungen frühzeitig zu starten und dringend erforderliche Verbesserungen des Anlagenzustands herbeizuführen. Darin manifestiert sich auch die neue, gemeinwohlorientierte Ausrichtung des Unternehmens.

Auch mit Blick auf die Marktentwicklung verzeichnete das Jahr 2023 einen Rückgang der Betriebsleistung über alle Verkehrsarten hinweg. Neben deutlich höheren Auswirkungen aus Sonderereignissen (beispielsweise Streiks, Unwettern) blicken wir auf negative Effekte für den Schienengüterverkehr zurück. Grundsätzlich setzte sich jedoch ohne Berücksichtigung der Sonderereignisse die positive Entwicklung der letzten Jahre im Schienenpersonenverkehr fort.

All unsere Ziele können wir nur mit unseren Mitarbeitenden erreichen. Im Jahr 2023 haben wir den organisatorischen Rahmen zur Stärkung der betrieblichen Führungskräfte sowie der Sicherheit im Betrieb geschaffen.

Dies ermöglicht unseren operativen Führungskräften mehr Zeit für die Führung ihrer Mitarbeitenden. Um die Leiter:innen der Betriebsbezirke zu entlasten, wurden zwei neue Rollen eingeführt. Zusätzlich wurde das bestehende Sicherheitsleitbild weiterentwickelt, um den operativen Betrieb nachhaltig zu verbessern und übergreifendes organisatorisches Lernen zu vereinfachen.

Ein Fokusthema im Personalbereich war die Rekrutierung von Nachwuchskräften. Im Jahr 2023 wurden bei der DB Netz AG rund 7.800 und bei der DB Station&Service AG rund 1.500 Mitarbeitende seit Mai 2023 eingestellt. Somit verstärken insgesamt 9.350 neue Kolleg:innen die DB InfraGO AG. Mit Start der Berufsausbildung/des dualen Studiums wurden in 2023 insgesamt 2.030 Nachwuchskräfte rekrutiert und eingestellt.

Um alle Aktivitäten der DB InfraGO AG effektiv umzusetzen, bedarf es weiterer 8.900 neuer Kolleg:innen, die wir 2024 einstellen möchten.

Durch die Digitale Schiene Deutschland (DSD) machen wir unser Netz zukunftsfähig. Kernelemente sind das European Train Control System (ETCS), die Digitalen Stellwerke (DSTW) und das integrierte Leit- und Bediensystem (iLBS). So modernisieren wir das System Bahn und erreichen die dringend benötigten Kapazitäten zur Erreichung der verkehrs- und klimapolitisch erforderlichen Vorhaben.

Die komplexen Arbeiten in einem der wichtigsten Eisenbahnknoten Europas, dem Digitalen Knoten Stuttgart, schreiten trotz großer Herausforderungen voran und erste Fahrzeuge des Nahverkehrs erhalten eine DSD-Fahrzeugausrüstung. Weiterhin konnten im letzten Jahr mit dem Abschluss der Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarungen für die Maßnahmen des DSD-Starterpakets die Voraussetzungen für den erforderlichen Fortschritt im DSD-Rollout gelegt werden. Die Veröffentlichung auf der Internetseite der DB InfraGO AG gibt Aufschluss über die geplante Ausrüstung der Strecken mit ETCS und dem automatisierten Zugbetrieb im Automatisierungsgrad 2 (Automatic Train Operation Grade of Automation 2; ATO GoA 2) sowie über Planungen zur Ausrüstung mit dem Future Railway Mobile Communication System (FRMCS).

Auch die zweite Stufe der Digitalisierung wurde weiter vorangetrieben: Nach Abschluss des Entwicklungsprojekts »Sensors 4 Rail« in 2023 kann mit dem Förderbescheid des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) im Folgeprojekt »Automated Train« innerhalb der nächsten drei Jahre erstmalig eine voll automatisierte, fahrerlose Bereitstellungs- und Abstellfahrt realisiert werden. Dadurch wird ein weiterer Grundstein für das voll automatisierte, fahrerlose Fahren in einem offenen Bahnsystem gelegt.

Nach einem ereignisreichen Jahr bietet uns der Start als DB InfraGO AG nun die Möglichkeit, die Infrastruktur ganzheitlich zu modernisieren und alle Kräfte zu einer gemeinwohlorientierten Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele zu bündeln. Eine klare Stoßrichtung zu höherer Qualität ist festgelegt, die nötigen Handlungsschwerpunkte und klare Ziele sind definiert. Damit werden wir mehr Verkehr auf die Schiene bringen und resilienter, robuster, planbarer und zukunftsorientierter als je zuvor agieren.

Freundliche Grüße

Ihr



Dr. Philipp Nagl
Vorstandsvorsitzender
der DB InfraGO AG

Bericht des Aufsichtsrats



BERTHOLD HUBER
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB InfraGO AG

Mit Wirkung zum 27. Dezember 2023 wurde die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen. Gleichzeitig wurde die DB Netz AG in die DB InfraGO AG umfirmiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat im abgelaufenen Geschäftsjahr insgesamt fünf Sitzungen abgehalten. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft 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. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr sechsmal getagt. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen einschließlich personeller Angelegenheiten des Vorstands vorbereitet.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 22. März 2023 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 befasst. Zudem wurde der Aufsichtsrat über die Struktur und Systematik des Vergütungssystems für den Vorstand informiert. Ferner hat sich der Aufsichtsrat mit der Zielerreichung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 beschäftigt. Darüber hinaus wurden dem Aufsichtsrat die Mittelfristplanung 2023 bis 2027 sowie die langfristigen strategischen Ziele der Gesellschaft zur Kenntnis gegeben.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 16. Mai 2023 hat sich der Aufsichtsrat mit der Auszahlung der kurz- sowie langfristigen Vergütung der Vorstandsmitglieder befasst.

In seiner Sitzung am 7. Juni 2023 hat sich der Aufsichtsrat umfassend mit der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns sowie deren Umsetzung beschäftigt.

In seiner Sitzung am 13. September 2023 wurde der Aufsichtsrat insbesondere über die Ergebnisse der Effizienzprüfung unterrichtet. Ferner hat der Aufsichtsrat Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand beschlossen.

In seiner Sitzung am 6. Dezember 2023 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Mittelfristplanung 2024 bis 2028 beschäftigt und die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2024 einschließlich der im Geschäftsjahr 2024 geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat mit der Weiterentwicklung der Vergütung der Vorstandsmitglieder sowie der Zielvereinbarung für die kurz- sowie mittelfristige variable Vergütung befasst. Ferner hat der Aufsichtsrat Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand beschlossen.

Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2023 kontinuierlich über aktuelle Ereignisse und Entwicklungen bei der Gesellschaft informiert. So wurde der Aufsichtsrat u. a. über das umfangreiche Beton-schwellenprogramm einschließlich der Überprüfung des entsprechenden Risikomanagementsystems, über den aktuellen Sachstand der geplanten Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG sowie über die bevorstehende Umsetzung der Generalsanierung der Hochleistungskorridore unterrichtet. Zudem erfolgte ein fortlaufender Bericht zur Umsetzung der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns der Gesellschaft und zum aktuellen Stand ausgewählter Großprojekte. Ferner verfolgte der Aufsichtsrat regelmäßig die Entwicklung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Weiterhin wurde dem Aufsichtsrat quartalsweise über den aktuellen Stand des Projekts Stuttgart 21 schriftlich berichtet.

Im Berichtsjahr wurde der Aufsichtsrat zudem über eine Maßnahme der Gesellschaft, die der Zustimmung des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG (DBAG) bedurfte, inkl. der Beschlussfassung durch den Aufsichtsrat der DBAG unterrichtet.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB InfraGO AG zum 31. Dezember 2023 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüferin gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat die Abschlussprüferin im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gem. 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 sowie den Lagebericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2023 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen. Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2023 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 25. April 2023 wurde Frau Nina Blumenthal mit Wirkung zum 2. Mai 2023 als Nachfolgerin von Frau Hanka Heise, die ihr Mandat mit Ablauf des 30. April 2023 niedergelegt hat, zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Mit Beschluss des Amtsgerichts Frankfurt am Main vom 25. Januar 2024 wurde Herr Ronny Gabbert mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Matthias Altmann, der sein Mandat mit Ablauf des 17. Juni 2023 niedergelegt hat, zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Heise und Herrn Altmann an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Ralf Thieme wurde in der Aufsichtsratssitzung am 6. Dezember 2023 für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2026 zum Vorstandsmitglied der DB InfraGO AG, verantwortlich für das neu eingerichtete Ressort Personenbahnhöfe, bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB InfraGO AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2023.

Frankfurt am Main, im März 2024

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB InfraGO AG



Gemeinsam mit dem Bund haben wir 2023 die Investitionen in das Schienennetz, die Serviceeinrichtungen sowie die Bahnhöfe deutlich erhöht. Dafür sind wir 2023 auch in Vorleistung getreten, um Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen schneller umsetzen zu können.

Im September 2023 wurde der Neubau der 130 Meter langen Oderbrücke an der deutsch-polnischen Grenze zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn erfolgreich von deutscher Seite an das polnische Ufer verschoben. Die Brücke ist ein Symbol für das Zusammenwachsen Europas und ein Ort, an dem sich Deutschland und Polen in der Mitte eines Flusses begegnen.

Weitere Informationen zu unseren aktuellen Bauprojekten sind im [BauInfoPortal](#)  verfügbar.

Lagebericht

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Die DB InfraGO AG ist seit Ende 2023 die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns): Am 27. Dezember 2023 wurde die DB Netz AG mit Eintragung in das Handelsregister in DB InfraGO AG umbenannt. Gleichzeitig erfolgte die Eintragung der Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB InfraGO AG, die mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 erfolgt ist. Die Schieneninfrastruktur wird zukünftig aus einer Hand geführt, geplant und weiterentwickelt. Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs sollen nachhaltig verbessert werden. Damit verbessern sich die Voraussetzungen für die Erreichung der Wachstums- und Verkehrsverlagerungsziele der Bundesrepublik Deutschland (Bund) und der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns weiter. Das zugrunde liegende Reformpaket umfasst fünf Säulen:

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

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

- Mit der vierten Säule will der Bund die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln. Zentrales Element hierfür ist der sog. Infraplan des Bundes, der Kennzahlen und Maßnahmen für das Schienennetz und die Bahnhöfe definiert und jährlich fortgeschrieben wird.
- Die fünfte Säule beinhaltet die organisatorische Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG.

ZUSÄTZLICHE MITTEL FÜR DIE SCHIENEN-INFRASTRUKTUR AB 2024

Die Bundesregierung hat sich mehrfach dazu bekannt, bis zu 45 Mrd.€ des zusätzlichen Investitionsbedarfs für die Schiene bis 2027 zu decken, u. a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut, die ganz überwiegend für Investitionen in die Schieneninfrastruktur genutzt werden. Als weiteren Finanzierungsbaustein hat die Bundesregierung Ende 2023 angekündigt, bis 2029 insgesamt 20 Mrd.€ über Eigenkapitalerhöhungen bereitzustellen.

UMSETZUNG ZUSÄTZLICHER MASSNAHMEN FÜR DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR IN 2023

Die Bundesregierung beabsichtigt, in den kommenden Jahren erhebliche zusätzliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren. Die höhere Förderung wird 2024 beginnen. Um bei den dringend erforderlichen Maßnahmen keine Zeit zu verlieren, sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns 2023 mit Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen – z. B. zum Ausgleich der Inflationseffekte – und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen in Vorleistung getreten, die gleichfalls in den Erhalt der Schienenwege investiert werden. Diese Vorleistungen sollen durch Bundesmittel abgelöst werden.

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. 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.

Angaben zur Gesellschaft

EINORDNUNG IN DEN DB-KONZERN

Die DB InfraGO AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB InfraGO zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG 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 DB AG 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.

GESCHÄFTSZWECK DER GESELLSCHAFT

Die DB InfraGO AG verfügt über zwei Geschäftsbereiche. Der Geschäftsbereich Fahrweg ist für die Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe ist es, mit einem substanzuell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren Bahnverkehr zu schaffen. Damit wird eine wichtige Voraussetzung dafür geschaffen, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene pünktlich und zuverlässig durchgeführt werden kann. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur sowie in Neu- und Ausbaustrecken zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Darüber hinaus werden im Geschäftsbereich Fahrweg Fahrpläne erstellt und

Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 400 Kunden aus dem In- und Ausland vermarktet. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Einsatz neuer Technologien, um effizienter zu werden, Prozesse zu beschleunigen und die Strecken besser auszulasten. Ein Beispiel dafür ist die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik, etwa durch den Bau digitaler Stellwerke (DSTW), über die der Zugverkehr mit elektronischen Steuerungssystemen geregelt wird.

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe betreibt bundesweit rund 5.400 Personenbahnhöfe und zählt damit zu den größten Bahnhofsbetreibern Europas. Kern des Geschäfts sind die Entwicklung und der Betrieb von Personenbahnhöfen und das Angebot mobilitätsorientierter Serviceleistungen rund um den Bahnhof an Reisende und EVU. Mit der flächendeckenden Präsenz wird für Millionen Reisende pro Tag der Zugang zum System Bahn abgesichert.

Als reguliertes Unternehmen unterliegt die DB InfraGO AG den Bestimmungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) und der Kontrolle durch die Bundesnetzagentur (BNetzA). Dies bedeutet insbesondere beim Netzzugang von Zugangsberechtigten, der Gestaltung der Nutzungsentgelte sowie der organisatorischen und prozessualen Ausgestaltung der Bereiche Trassenkonstruktion/-zuweisung und Trassenpreisgestaltung/-erhebung regulatorische und rechtliche Besonderheiten. Diesen kommt die DB InfraGO AG durch die Ausgestaltung ihrer Nutzungsbestimmungen, ihrer Prozesse und Regelwerke sowie gesonderter sog. Unabhängigkeitsregelungen und der Bestellung eines Unabhängigkeitsbeauftragten nach.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG IM BERICHTSJAHR

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 wurde die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen, die Ende 2023 zur DB InfraGO AG umfirmiert wurde. Der hieraus entstandene Verschmelzungseffekt schränkt die Vergleichbarkeit der Zahlen im Vorjahresvergleich ein.

Die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren sind für die DB InfraGO AG Umsatz und Ergebnis nach Steuern. Als führende Leistungskennziffer wird die Anzahl der Trassenkilometer (Trkm) sowie aufgrund der Verschmelzung erstmals auch die Anzahl der Stationshalte verwendet.

Das Ergebnis nach Steuern der DB InfraGO AG verschlechterte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr von 403 Mio. € auf –1.634 Mio. € (davon Verschmelzungseffekt: –197 Mio. €). Das Ergebnis entsprach damit der Prognose des Vorjahres, wurde jedoch zusätzlich durch noch nicht refinanzierte Instandhaltungsaufwendungen (Vorleistungen) belastet.

Die Trassennachfrage verringerte sich und lag mit 1.102 Mio. Trkm um 1,3% unter dem Vorjahreswert von 1.117 Mio. Trkm.

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 InfraGO AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2023 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB InfraGO AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB InfraGO 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 Vertreter:innen des Anteilseigners und zehn Vertreter:innen der Arbeitnehmenden sind. Zum 31. Dezember 2023 bestand der Aufsichtsrat aus 19 Mitgliedern, wovon zehn Mitglieder Vertreter:innen des Anteilseigners und neun Vertreter:innen der Arbeitnehmenden sind. Die Vertreter:innen des Anteilseigners werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Seite der Arbeitnehmenden wurden im Jahr 2023 per Gerichtsbeschluss bestellt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2023 sieben Frauen an.

Für die Geschäftsbereiche Fahrweg und Personenbahnhöfe sind unterschiedliche Zielwerte für Frauenanteile festgelegt.

Geschäftsbereich Fahrweg

	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
FRAUENANTEIL / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	16,7	33,3	33,3
Aufsichtsrat	35,0	36,8	30,0
Erste Führungsebene	20,6	23,6	29,2
Zweite Führungsebene	22,4	24,4	23,7

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
FRAUENANTEIL / in %	Ist	Ist	Ziel
Erste Führungsebene	31,3	34,0	44,4
Zweite Führungsebene	30,7	33,3	31,6

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

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

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 reduzierte. Die straffe Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) mit deutlich steigenden Zinsen unterstützte diese Entwicklung und belastete insbesondere den deutschen Bausektor 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 hoher 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

In Deutschland übernimmt der DB-Konzern mit seiner integrierten Struktur eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene: Der DB-Konzern ist zugleich Betreiber und führender Nutzer der Schieneninfrastruktur. Die damit einhergehende stärkere Kunden- und Effizienzorientierung der Infrastruktur kommt diskriminierungsfrei allen Zugangsberechtigten, insbesondere den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), zugute. Die im europäischen Vergleich teil-



weise über die Vorgaben des unionsrechtlichen Rahmens hinausgehende Umsetzung in das nationale Recht (Eisenbahnregulierungsgesetz; ERegG) sowie eine intensive Regulierungspraxis der Bundesnetzagentur (BNetzA) stellen neben den gesetzlichen Entflechtungsregeln und den DB-konzerninternen Verhaltensregeln die Unabhängigkeit sowie die Wettbewerbsneutralität der Schieneninfrastruktur sicher.

TRASSENNACHFRAGE LEICHT RÜCKLÄUFIG

Im Geschäftsbereich Fahrweg war die Trassenachfrage 2023 im Vergleich zum Vorjahr infolge der u. a. konjunkturbedingt schwachen Entwicklung im Schienengüterverkehr sowie deutlich höherer Auswirkungen von Sonderereignissen (z. B. Streiks, Unwetter) leicht rückläufig.

Der Absatz der DB Netz AG in Deutschland lag im Berichtsjahr bei 1.102 Mio. Trassenkilometern (Trkm). Die Trassenachfrage sank und lag um 1,3% unter dem Vorjahreswert von 1.117 Mio. Trkm.

Der Marktanteil der DB-konzernexternen Kunden ist 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 2% gestiegen, die Trassenachfrage lag im Berichtsjahr mit 436 Mio. Trkm um 18 Mio. Trkm über dem Vorjahreswert (+4,3%). Bei den DB-konzerninternen Kunden sank dagegen die Trassenachfrage gegenüber dem Vorjahreswert um 33 Mio. Trkm auf 666 Mio. Trkm (-4,7%). Die wesentlichen Ursachen hierfür bestehen in Verkehrsverschiebungen im Schienenpersonennahverkehr.

Von der Gesamtnachfrage entfielen wie im Vorjahr rund 76% auf den Personen- und rund 24% auf den Güterverkehr (inkl. sonstiger Bauverkehre).

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr lag damit im Rahmen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose.

ANZAHL DER STATIONSHALTE LEICHT RÜCKLÄUFIG

Von den rund 155,6 Millionen Stationshalten im Berichtsjahr entfallen rund 47 Millionen (30%) auf DB-konzernexterne EVU. Im Berichtsjahr zählte der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe insgesamt 122 EVU zu seinen Kunden, davon 116 DB-konzernexterne EVU.

Die Anzahl der Stationshalte war 2023 im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig. Die Entwicklung wurde getrieben durch Streiks, stärkere witterungsbedingte Effekte aus Stürmen und Hochwasser sowie eine anhaltend hohe Bautätigkeit im Schienennetz. Entsprechend dem langjährigen Trend erhöhte sich der Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKTANTEIL

Auch 2023 blieb der deutsche Personenverkehrsmarkt von dem 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 verzeichnet der deutsche Personenverkehrsmarkt 2023 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung, blieb insgesamt jedoch unter dem Vor-Corona-Niveau. Auch 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 Privatreisesegment wirkten insbesondere weitreichende Angebotsausweitungen von DB Fernverkehr sowie DB-konzernexterner 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 Anteil des Schienenpersonenverkehrs am Personenverkehrsmarkt stieg entsprechend an.

DEUTSCHER GÜTERVERKEHRSMARKT

Die deutsche Güterverkehrsleistung lag im Jahresverlauf 2023 kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau. Die gestiegenen Faktorkosten belasteten die Kostenseite von Transporteuren und führten zu deutlichen Transportpreiserhöhungen. V. a. kleinere EVU und Speditionen waren hierdurch existenziell gefährdet. Infolge der inflationsbedingt rückläufigen Konsumstimmung ging die Nachfrage insbesondere im Kombi-





nierten Verkehr zurück. Neben dem hohen Preisniveau sorgte die Anhebung der Zinsen für einen Nachfrageeinbruch in der Baubranche. Die Industriekonjunktur zeigte sich ebenfalls schwach. Die Chemiebranche drosselte aufgrund von Absatzschwierigkeiten die Produktion und auch die rückläufige Stahlproduktion samt der Erzeugnisse entlang der Wertschöpfungskette sorgten für deutliche Transportrückgänge. Die coronabedingten Lieferprobleme der Vorjahre lösten sich im Jahresverlauf 2023 weitgehend auf, Unternehmen setzen bei der Beschaffung von Rohstoffen und Vorprodukten zunehmend auf Lieferantendiversifikation.

Neben den konjunkturbedingten Herausforderungen blieb der Personalmangel in der Transportbranche akut. Die Güterverkehrsleistung in Deutschland bewegte sich 2023 deutlich unter dem Vorjahr.

Auch der Schienengüterverkehr bewegte sich im Jahresverlauf 2023 kontinuierlich unter dem Vorjahresniveau; die stärksten Rückgänge waren im dritten Quartal 2023 zu verzeichnen. Hohe Verluste zeigten sich im Wagenladungsverkehr bei Transporten der Montanbranche wie Erzen, Koks, Rohstahl, Metallerzeugnissen sowie Schrott. Die in den beiden Vorjahren infolge der Energiekrise starken Kohletransporte verloren 2023 deutlich. Auch die Chemietransporte verzeichneten aufgrund der schwachen Absätze insbesondere der Basischemie am Weltmarkt erhebliche Rückgänge. Das Transportaufkommen der Papierindustrie ging sogar zweifelhaft zurück. Eine positive Transportentwicklung verzeichnete die Automobilbranche. Nach den Materialengpässen in den Vorjahren wurde die Entwicklung maßgeblich durch Aufhol-effekte getrieben. Mineralöltransporte nahmen ebenfalls deutlich zu. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs ging insgesamt leicht zurück. Die DB-konzerninternen Bahnen entwickelten sich unterdurchschnittlich, wohingegen DB-konzernexterne Bahnen nur leichte Rückgänge zu verzeichnen hatten.

Der Straßengüterverkehr bewegte sich wie der Schienengüterverkehr seit Jahresbeginn 2023 unter dem Vorjahresniveau. Neben der negativen Entwicklung der Industriebranchen sorgten insbesondere die geringe Nachfrage nach Konsumgütern sowie die infolge des hohen Zinsniveaus schwache Baukonjunktur und die damit verbundenen geringen Auftragseingänge für deutliche Rückgänge. Anders als im Schienenverkehr bewegten sich die Preissteigerungen 2023 beim Lkw auf einem moderaten Niveau, da die Transporteure bereits im Vorjahr kräftige Preissteigerungen durchgesetzt hatten. Insgesamt ging die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs auf einem ähnlichen Niveau zurück wie im

Schienenverkehr. Die in Deutschland zugelassenen Lkw verloren dabei deutlicher als die im Ausland zugelassenen Lkw, die den Positivtrend der letzten Jahre jedoch nicht fortsetzen konnten. Der Marktanteil des Straßengüterverkehrs lag 2023 in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Nach deutlichen Leistungsrückgängen im Vorjahr verlor die Binnenschifffahrt auch 2023 weiter Transportmengen. Haupttreiber waren Mengenrückgänge bei Kohletransporten um mehr als ein Drittel sowie rückläufige Getreide- und Stahltransporte. Positiv entwickelten sich entgegen der Marktsituation in der Bau- bzw. Konsumbranche die Steine- und Erdentransporte sowie die für das Gesamtvolumen der Binnenschifffahrt weniger relevanten Containertransporte. Mit dem Markttrend entwickelten sich auch die Mineralöltransporte positiv. Kompensierend wirkte zudem der Wegfall negativer Effekte aus dem Vorjahr im Zusammenhang mit extrem niedrigen Wasserständen. Durch die insgesamt weniger starken Rückgänge im intermodalen Vergleich auf Basis eines bereits sehr niedrigen Mengenvolumens gewann die Binnenschifffahrt 2023 leicht Marktanteile.

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 EVU 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes wird dort ein neuer Titel geschaffen und 2024 mit 4 Mrd. € dotiert. Im Finanzplan bis 2027 sind insgesamt 12,5 Mrd. € für diesen Titel vorgesehen.

Am 15. November 2023 hat das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 mit dem Grundgesetz unvereinbar und nichtig ist. Infolge des Urteils hat die Bundesregierung angekündigt, einen neuen Wirtschaftsplan für den KTF für die Jahre ab 2024 zu erstellen, in dem für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU 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. € 2024 und 2025. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung sieht die Verständigung der Bundesregierung zudem vor, dass im Etat des BMDV Einsparungen i. H. v. 380 Mio. € vorgenommen werden.

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 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 Modernisierungsgesetz hat das BMDV einen Regierungsentwurf für das erste Halbjahr 2024 angekündigt.

AUSWEITUNG LKW-MAUT

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

ENTWICKLUNG ENERGIEPREISBREMSEN

Mit einem finanziellen Abwehrschirm federte der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher 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-Preisbremsengesetz) 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.

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 CO₂-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. 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.

UMSETZUNG DEUTSCHLAND-TAKT

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

Ende April 2023 startete das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (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.

NOVELLIERUNG BUNDESSCHIENENWEGE-AUSBAUGESETZ

Am 7. Juni 2023 hat das Bundeskabinett den Regierungsentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen. Das BSWAG ist die rechtliche Grundlage für Investitionen in die Bundesschienenwege. Mit der Novellierung will die Bundesregierung bestehende Investitionshemmnisse beseitigen und die Leistungsfähigkeit und Verfügbarkeit der Schieneninfrastruktur stärken. Der Kabinettsentwurf schafft neue Finanzierungsoptionen durch die Öffnung der öffentlichen Finanzierung für nicht investive Tatbestände. So soll künftig auch Instandhaltungsaufwand durch den Bund gefördert werden können, ebenso einmaliger Aufwand (z. B. Rückbau, IT-Leistungen) und Folgekosten von durch den Bund veranlasster Maßnahmen. Das laufende Gesetzgebungsverfahren wurde bis Ende 2023 noch nicht abgeschlossen.

BESCHLEUNIGUNG VON GENEHMIGUNGS-VERFAHREN

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





DEUTSCHLANDPAKT ZUR PLANUNGSBESCHLEUNIGUNG

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

BESCHLUSS INFRASTRUKTUR-BESCHLEUNIGUNGSGESETZ

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

UMSETZUNG MASTERPLAN SCHIENENGÜTERVERKEHR

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

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

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.

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 Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2024 genehmigt. Die Steigerung der Trassenentgelte beträgt 3,5% für den Schienenpersonenfernverkehr, 2,0% für den Schienengüterverkehr und 3,0% für den Schienenpersonennahverkehr. 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 Schienenpersonennahverkehr um lediglich 1,8% vorsieht. Letztendlich wurde jedoch die ursprünglich genehmigte Erhöhung von 3,0% im Schienenpersonennahverkehr auch durch den neuen Beschluss bestätigt.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2024

Am 28. September 2023 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes; ERegG), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2024 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2024 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,82% (Schienenpersonennahverkehr) und 2,56% (Schienenpersonenfernverkehr) genehmigt.

VERFAHREN SCHIENENKARTELL

Gegen das Urteil des Landgerichts Frankfurt am Main vom 3. August 2022 haben DB-Konzernunternehmen aufgrund von gravierenden Fehlern im Sachverhalt und in der rechtlichen Bewertung Berufung vor dem Oberlandesgericht Frankfurt am Main eingelegt. Das Landgericht Frankfurt am Main hatte die Schadenersatzklage der DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) und anderer DB-Konzerngesellschaften gegen Moravia Steel, einen tschechischen Stahlhersteller, und andere Unternehmen wegen Verjährung abgewiesen. Mehrere Schienenlieferanten hatten zwischen 2001 und 2010/2011 rechtswidrig Lieferquoten und Preise für Lieferungen von Schienen an den DB-Konzern abgesprochen. Das Bundeskartellamt verhängte 2012 und 2013 gegen Moravia Steel und andere Kartellanten Bußgelder i. H. v. insgesamt 134,5 Mio. €. Der DB-Konzern hatte im Dezember 2012 eine Schadenersatzklage über mehrere 100 Mio. € vor dem Landgericht Frankfurt am Main erhoben.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 wurde die DB Station&Service AG auf die DB Netz AG verschmolzen, die Ende 2023 zur DB InfraGO AG umfirmiert wurde. Der hieraus entstandene Verschmelzungseffekt schränkt die Vergleichbarkeit der Zahlen des Berichtsjahres zum Vorjahr ein und wird daher in den folgenden Abschnitten dargestellt. Im Anhang zum Jahresabschluss werden weitere Angaben zur Vergleichbarkeit gemacht.

Umsatzentwicklung

Die von der DB InfraGO AG im Berichtsjahr erzielten Umsatzerlöse i. H. v. 7.589 Mio. € lagen um 973 Mio. € (+15%) über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 6.616 Mio. €). Der Anstieg geht im Wesentlichen auf den Verschmelzungseffekt (+997 Mio. € Umsatzerlöse des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe) zurück. Die Trassenerlöse verzeichneten insgesamt einen nur leichten Anstieg. Leistungsrückgänge insbesondere durch baubedingte Verkehrsausfälle und Streiks konnten nur leicht durch Preisanpassungen zum Fahrplanwechsel kompensiert werden.

Mit 86% (im Vorjahr: 87%) entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassen- und Stationsentgelte. Weitere 4% (im Vorjahr: 4%) resultierten aus Entgelten aus der Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Der restliche Umsatz entfiel auf Vermietung und Verpachtung von Immobilien und sonstigen Anlagen, den Verkauf von Material und Energie sowie auf sonstige Leistungen.

Der Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, belief sich auf 2.766 Mio. € (im Vorjahr: 2.220 Mio. €). Das entspricht einem Anteil am Gesamtumsatz von 36% (im Vorjahr: 34%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr bei 4.823 Mio. € (im Vorjahr: 4.396 Mio. €). Hiervon resultierten 548 Mio. € aus dem Verschmelzungseffekt.

Ergebnisentwicklung

Die anderen aktivierten Eigenleistungen haben sich maßgeblich aufgrund der weiter gestiegenen Bauprojektaktivitäten gegenüber dem Vorjahreswert um 380 Mio. € auf 1.826 Mio. € erhöht.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 712 Mio. € um 198 Mio. € unter dem Vorjahreswert (910 Mio. €). Ursächlich hierfür waren insbesondere geringere Erträge aus Immobili-



lienverkäufen sowie geringere Projekterträge, insbesondere aus Zuschüssen zur Finanzierung von Hochwasserschäden. Zudem sind die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen für Großprojekte gesunken.

Der Materialaufwand lag mit 4.275 Mio. € um 1.485 Mio. € über dem Vorjahreswert (2.790 Mio. €). Der Anstieg resultierte maßgeblich aus höheren Aufwendungen für die Instandhaltung (im Wesentlichen aufgrund des Hochlaufs des Sonderprogramms Kapazität und Pünktlichkeit zur Erhöhung der Qualität des Netzes und in Vorbereitung auf die 2024 beginnenden Korridorsanierungen, höherer Aufwendungen in Zusammenhang mit dem Austauschprogramm von schadhafte Betonschwellen sowie aufgrund der Preisentwicklung). Darüber hinaus war ein Anstieg bei Transportleistungen, Energie und Grünpflege zu verzeichnen. Der Verschmelzungseffekt wirkt sich zusätzlich mit 621 Mio. € aus.

Der Personalaufwand stieg um 22% bzw. 774 Mio. € auf 4.217 Mio. €. Ausschlaggebend hierfür waren die gestiegene Anzahl der Beschäftigten, die tarifliche Entgelterhöhung sowie die Zahlung der Inflationsausgleichsprämie. Der Verschmelzungseffekt belief sich auf 364 Mio. €.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 17% bzw. 121 Mio. € auf 825 Mio. €, was im Wesentlichen aus dem Verschmelzungseffekt (113 Mio. €) resultierte.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen war im Vergleich zum Vorjahr eine Erhöhung um 753 Mio. € auf 2.254 Mio. € zu verzeichnen. Neben dem Verschmelzungseffekt (238 Mio. €) waren die Einführung der Konzernumlage im DB-Konzern sowie höhere Aufwendungen für IT-Leistungen und Schadenersatzzahlungen maßgebend.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich um 12 Mio. € auf 35 Mio. €.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 73 Mio. € auf –231 Mio. €, aufgrund der gestiegenen Darlehensaufnahmen und des gestiegenen Zinsniveaus sowie des Verschmelzungseffekts (–20 Mio. €).

Das negative Ergebnis nach Steuern von –1.634 Mio. € wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DBAG ausgeglichen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr lag im Rahmen der im Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose, wobei ein direkter Vergleich durch den Verschmelzungseffekt nicht gegeben ist. Das Ergebnis nach Steuern der DB InfraGO AG verschlechterte sich deutlich gegenüber

dem Vorjahr nach einem Gewinn von 403 Mio. € um 2.037 Mio. € auf –1.634 Mio. € (davon Geschäftsbereich Personenbahnhöfe: –197 Mio. €). Das Ergebnis entsprach damit der Prognose des Vorjahres, wurde jedoch zusätzlich durch noch nicht refinanzierte Instandhaltungsaufwendungen (Vorleistungen) belastet.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG per 31. Dezember 2023 neben den langfristigen Konzerndarlehen zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 4.550 Mio. €. Diese waren per 31. Dezember 2023 mit 2.679 Mio. € in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB InfraGO AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr –704 Mio. € und lag damit um 1.712 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 5.701 Mio. € auf 3.178 Mio. €. Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Investitionen in das Sachanlagevermögen. Darüber hinaus erfolgte eine Veränderung des Ausweises erhaltener Zuschüsse: Diese werden ab 2023 unter dem Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit und nicht mehr aus Finanzierungstätigkeit gezeigt. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich auch aus diesem Grund um 3.987 Mio. € auf 3.884 Mio. €. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus der DB-Konzernfinanzierung. Per 31. Dezember 2023 verfügte die DB InfraGO AG über einen Bestand an flüssigen Mitteln i. H. v. 4 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 2 Mio. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB InfraGO AG beliefen sich im Berichtsjahr auf 11.963 Mio. € und lagen damit um 34 % über dem Vorjahreswert von 8.955 Mio. €. Hierbei ist u. a. die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB Netz AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 zu berücksichtigen. Die Brutto-Investitionen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe betragen seit diesem Zeitpunkt 1.232 Mio. €. Die Steigerung des Investitionsvolumens resultierte darüber hinaus primär aus Zuwächsen im Bestandsnetz, wobei auch die Investitionen im Bedarfsplan gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden konnten.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen im Berichtsjahr bei 3.114 Mio. € und damit deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Netto-Investitionen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe sind hierin i. H. v. 303 Mio. € enthalten. Der Anstieg resultierte insbesondere aus zusätzlichen Maßnahmen im Bestandsnetz, deren Finanzierung durch den Bund im Jahr 2024 in Verhandlung ist.

Der Fokus der Investitionstätigkeit im Geschäftsbereich Fahrweg lag wie in den Vorjahren auf der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 76 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 2.958 Mio. € sowie Investitionen in Brücken mit 1.184 Mio. €, in Leit- und Sicherungstechnik mit 1.046 Mio. € sowie in Tunnel mit 545 Mio. €.

Rund 24 % des Investitionsvolumens entfielen auf Projekte aus dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren der Knoten Berlin, Südkreuz – Blankenfelde mit 155 Mio. €, die Ausbaustrecken Karlsruhe – Basel mit 150 Mio. €, Nürnberg-Ebensfeld mit 145 Mio. € und Emmerich – Oberhausen mit 139 Mio. € sowie der Digitale Knoten Stuttgart mit 120 Mio. €.

Projekte und Maßnahmenpakete des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe mit bedeutenden Investitionsvolumina im Berichtsjahr waren das Projekt Stuttgart 21 (186 Mio. €), die zweite S-Bahn-Stammstrecke München (148 Mio. €) sowie die Neukonzeption Stuttgart Bonatzbau (38 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2023 auf 16.166 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 11.349 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf i. H. v. 3.105 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge von insgesamt 9 Mio. € aus Nachaktivierungen mindernd berücksichtigt.

Der verbleibende Finanzbedarf wurde durch Mittelaufnahmen bei der DB AG gedeckt. Zusätzlich erfolgte im Berichtsjahr eine Zuzahlung in die Kapitalrücklage durch die DB AG.

Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur aus. Wir erwarten jedoch einen ansteigenden Anteil an Bundesmitteln, mittelbar in Form von Eigenkapitalerhöhungen durch die DB AG.

Infrastrukturzuschüsse

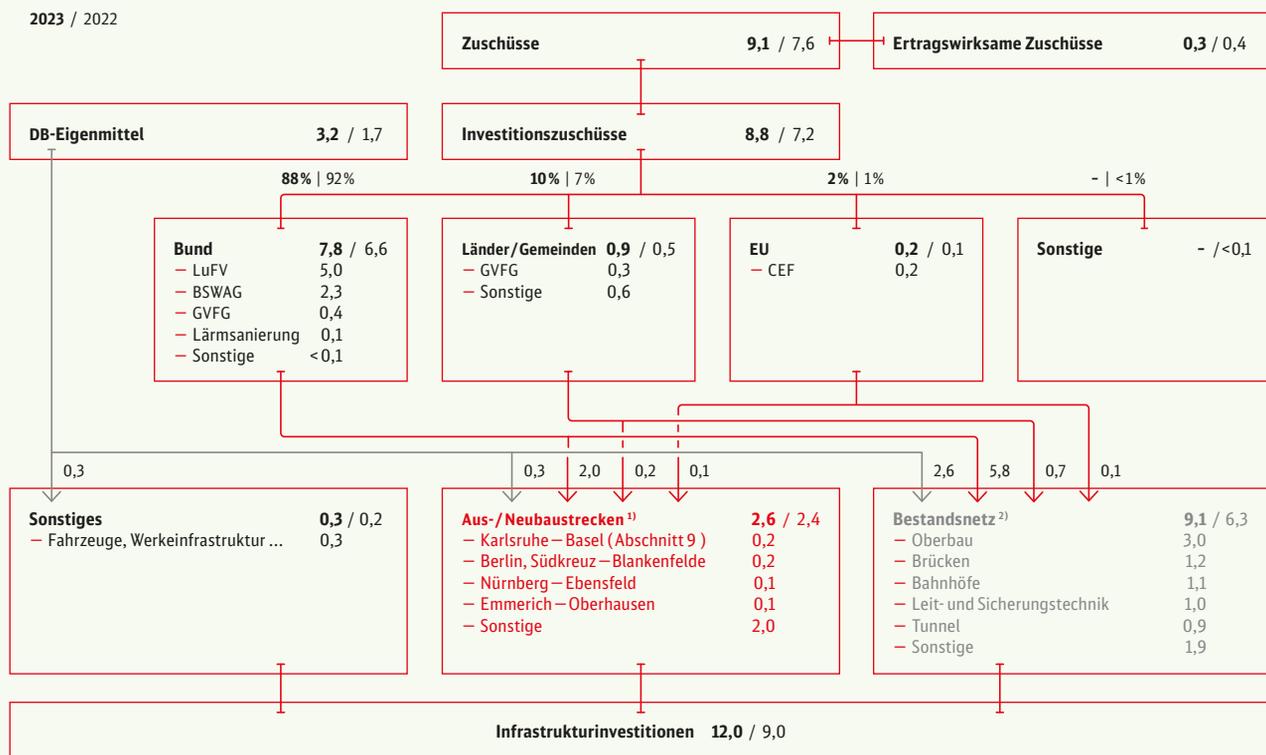
Die DB InfraGO AG erhielt im Berichtsjahr Zuschüsse i. H. v. 9.383 Mio. € (im Vorjahr: 8.062 Mio. €); davon mit dem Anlagevermögen verrechnet 8.849 Mio. € (im Vorjahr: 7.232 Mio. €). Aus dem Verschmelzungseffekt resultierten 929 Mio. €. Die wichtigsten Finanzierungsquellen für Investitionen in die Infrastruktur sind Zuschüsse im Wesentlichen von Bund sowie Ländern und Gemeinden. Wesentliche Basis dafür sind die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) und das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG). Weitere Investitionszuschüsse erhält die DB InfraGO AG nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes sowie zur Ausrüstung der Infrastruktur mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrssystem (European Rail Traffic Management System; ERTMS). Für die Beseitigung hochwasserbedingter Infrastrukturschäden stehen zudem Mittel aus dem Fonds Aufbauhilfe 2021 zur Verfügung. Darüber hinaus werden vom Bund Gelder nach dem Investitionsgesetz Kohleregion (InvKG) und für Sonderprogramme ausgereicht, wie die Förderinitiative zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit von Bahnhöfen (FABB), zur Beseitigung von Engpässen im Nahverkehr (BEN), für die Elektrische Güterbahn (EGB) sowie für Maßnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Deutschland-Takt. Darüber hinaus wurden Bundesmittel für die Kapazitätsplanung und -zuweisung der Zukunft (KaZu Novum) mit dem Ziel einer optimierten Kapazitätsnutzung ausgereicht. Für Infrastrukturinvestitionen in die transeuropäischen Netze gewährt die Europäische Union Zuschüsse (Connecting Europe Facility; CEF). Neben den Investitionszuschüssen erhält die DB InfraGO AG in geringem Umfang auch ertragswirksame Zuschüsse für die Infrastruktur. In der Bilanz werden



Investitionszuschüsse direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögensgegenstände abgesetzt. Alle Zuschüsse werden in einer Weise erfasst, die eine umfassende Prüfung ihrer zweckgerechten und rechts-

konformen Verwendung durch die zuständigen Behörden sicherstellt. Eine transparente Beschreibung der verschiedenen Zuschussformen ist unter [db.de/investitionen](https://www.db.de/investitionen)  verfügbar.

Infrastrukturzuschüsse und -investitionen der DB InfraGO AG in Mrd. €



Ohne abgelöste Vorfinanzierungen von Investitionen.

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

¹⁾ Umfasst auch Projekte des Bedarfsplans.

²⁾ Neu-/ Ausbauprojekte können auch Ersatzinvestitionen im Rahmen von Bestandsnetzmaßnahmen enthalten.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahresende um 8.037 Mio. € (Verschmelzungseffekt: 4.301 Mio. €) auf 31.501 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen ist per 31. Dezember 2023 um 6.219 Mio. € (Verschmelzungseffekt: 4.031 Mio. €) auf 28.614 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2021: 22.395 Mio. €). Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 91% (per 31. Dezember 2022: 95%) und die Anlagendeckung durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital bei 87% (per 31. Dezember 2022: 84%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB InfraGO AG als Infrastrukturbetreiberin wider.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2023 um 1.814 Mio. € (Verschmelzungseffekt: 273 Mio. €) auf 2.877 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2022: 1.063 Mio. €). Hier wirkten sich neben dem Verschmelzungseffekt insbesondere höhere Forderungen gegenüber der DBAG aus der Verlustübernahme aus. Der Anteil am Gesamtvermögen erhöhte sich auf 9% (per 31. Dezember 2022: 5%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten, die keinen nennenswerten Verschmelzungseffekt beinhalten, erhöhten sich auf 10 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 6 Mio. €).

Das Eigenkapital erhöhte sich gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2022: 10.689 Mio. €) um 3.675 Mio. €. Davon resultierten 2.550 Mio. € aus dem Verschmelzungseffekt, weitere 1.125 Mio. € resultierten aus einer Zuzahlung in die Kapitalrücklage durch die Gesellschafterin. Die Eigenkapitalquote blieb mit 46% konstant (per 31. Dezember 2022: 46%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten hatten per 31. Dezember 2023 an der Bilanzsumme einen Anteil von 34% (per 31. Dezember 2022: 35%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten inkl. passiver Rechnungsabgrenzungsposten umfassten 21% (per 31. Dezember 2022: 20%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.596 Mio. € um rund 1% über dem Vorjahresendwert. Neben dem Verschmelzungseffekt (+116 Mio. €) gab es wesentliche Veränderungen bei den Rückstellungen für Großprojekte (-100 Mio. €), für unterlassene Instandhaltung (+51 Mio. €), für nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen (-52 Mio. €), für Rückzahlungsrisiken von Infrastrukturnutzungsentgelten (-44 Mio. €) sowie für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden (+30 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 154 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 302 Mio. €) ein Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen bestand. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 4.396 Mio. € (Verschmelzungseffekt: 1.305 Mio. €) auf 13.354 Mio. €. Davon resultierten 13.354 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 8.958 Mio. €) aus kurz- und langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Die Verbindlichkeiten werden marktkonform entsprechend der Laufzeit verzinst. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2023 auf 42% (per 31. Dezember 2022: 38%).

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2023	31.12.2022
AKTIVA		
Anlagevermögen	90,9	95,5
Umlaufvermögen	9,1	4,5
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	45,6	45,5
Rückstellungen	5,1	6,8
Verbindlichkeiten	48,5	47,0
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	42,4	38,2
Rechnungsabgrenzungsposten	0,8	0,7
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	31.501	23.464

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Nachhaltigkeit

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

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

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB InfraGO AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

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 DBAG 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.





Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG 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 der 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 Investitionsstaus 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 schadhaften 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:** Zudem wirkten 2023 eine durch den steigenden Fachkräftemangel bedingte Personalbedarfsunterdeckung und die saisonal hohen

Krankenstände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Instandhalter:innen) negativ auf die Betriebsqualität.

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.

KUNDENZUFRIEDENHEIT GESUNKEN

Die Kundenzufriedenheit im Geschäftsbereich Fahrweg sank im Berichtsjahr auf die Schulnote 3,6 (im Vorjahr: Schulnote von 3,3). Kritisch wurden insbesondere die Bereiche Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit bewertet. Engagement und Servicekompetenz der Mitarbeitenden wurden weiterhin wertgeschätzt, die jeweiligen Indexwerte sanken allerdings ebenfalls. Die im engen Schulterschluss mit dem Bund und der Branche initiierte Sanierung der hochbelasteten Streckenabschnitte sowie erste Maßnahmen zur Systemstabilisierung sollen die Kundenzufriedenheit in den Bereichen Baumaßnahmen und Infrastrukturverfügbarkeit schrittweise erhöhen.

Für den Geschäftsbereich Personenbahnhöfe werden sowohl die Geschäftskunden (Eisenbahnverkehrsunternehmen; EVU/Aufgabenträger/Bundesländer und Mieter) im Rahmen jährlicher Online-Interviews als auch die Reisenden und Besucher:innen im Rahmen von quartalsweisen Erhebungen an Bahnhöfen befragt. Die Bewertung der Reisenden und Besucher:innen ist im Berichtsjahr rückläufig, sie erreichte die Schulnote 2,5 (im Vorjahr: Schulnote von 2,4) und liegt damit unter dem Jahresziel. Die Kundenzufriedenheit der Mieter liegt mit einer Benotung von 2,2 weiterhin auf einem hohen Niveau, verliert jedoch leicht gegenüber dem Vorjahr (Schulnote von 2,1). Die Bewertung der EVU, Aufgabenträger und Bundesländer bezüglich der Leistungen des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe ist ebenfalls rückläufig und erreichte die Schulnote 2,8 (im Vorjahr: Schulnote von 2,6).

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 DB InfraGO AG beschäftigte per 31. Dezember 2023 59.264 Mitarbeitende. Das entspricht einem Anstieg von 11.327 Mitarbeitenden im Vergleich zum Vorjahresende. Haupttreiber war die Verschmelzung der DB Station&Service AG (+7.767 Mitarbeitende). Im Geschäftsbereich Fahrweg ist die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2023 zudem um 3.560 Mitarbeitende gestiegen.

Den größten Beschäftigungsbereich in der DB InfraGO AG bildet der Betrieb, in dem rund 28% der Mitarbeitenden tätig sind. Weitere rund 27% sind im Bereich der Instandhaltung aktiv.

Die Personalstruktur ist von einem Durchschnittsalter von 42,7 Lebensjahren geprägt. Durch die Vielzahl von neu eingestellten Mitarbeitenden ist eine kontinuierliche Senkung des Durchschnittsalters erkennbar. Aufgrund der Altersstruktur wird es in den nächsten Jahren weiter signifikante altersbedingte Austritte geben. Dementsprechend kommen einer erfolgreichen Rekrutierung sowie der rechtzeitigen Qualifizierung von Mitarbeitenden eine entscheidende Bedeutung zu. Mit einem professionellen Rekrutierungs- und Bewerbermanagement im DB-Konzern stellen sich der DB-Konzern und die DB InfraGO AG diesen Herausforderungen. Die Anzahl an Neueinstellungen lag bei der DB InfraGO AG im Berichtsjahr auf dem hohen Niveau des Vorjahres. So belief sich die Summe der im Berichtsjahr in beiden Geschäftsbereichen neu eingestellten Mitarbeitenden auf insgesamt 9.349 Mitarbeitende, von denen 1.057 Mitarbeitende zuvor Auszubildende oder dual Studierende waren, die nach erfolgreicher Abschlussprüfung in ein festes Arbeitsverhältnis übernommen wurden. Dem entgegen stehen im Berichtsjahr in beiden Geschäftsbereichen rund 5.171 alters- und fluktuationsbedingte Abgänge und Wechsel innerhalb des DB-Konzerns inkl. Abgängen in den erweiterten Personalbestand, z. B. aufgrund einer Langzeiterkrankung, Inanspruchnahme von Elternzeit oder eines Sabbaticals.

Um die weiterhin hohen Herausforderungen des Arbeitsmarktes und der steigenden Bedarfe bewältigen zu können, wurden gemeinsam mit der Personalgewinnung u. a. folgende Maßnahmen im Personalmarketing und Recruiting ergriffen:

- Start der neuen Kampagne »Was ist dir wichtig?« mit Fokus auf spezifische Zielgruppen. Hierzu wurde auch ein TV-Spot geschaltet.
- Zahlung einer befristeten Sonderprämie für Mitarbeitende, die zukünftige Kolleg:innen werben.
- Ausstattung aller Regionen mit einer Grundausstattung von Marketingmaterialien (Flyer, individualisierbare One-Pager sowie Give-aways).
- Gestaltung und Beschaffung von Messeständen und dazugehöriger Ausstattung sowie Teilnahme an Jobmessen.
- Betreuung in der sozialen und fachlichen Integration von im Ausland rekrutierten Mitarbeitenden.

- Durchführen diverser Recruiting-Days, des Girls' Days sowie von Veranstaltungen am »Tag der Schiene«.
- Ausbau des Onboardings für neue Mitarbeitende.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr das virtuelle Einstiegsformat Ankommen@Netz (jetzt Ankommen@InfraGO) für alle Neueinsteigenden weiter etabliert und professionalisiert. Das interaktive Format vermittelt wesentliches Grundwissen über das Geschäftsfeld DB InfraGO, die verschiedenen Resorts sowie ihre strategische Ausrichtung und unterstützt somit das Onboarding. 2023 konnten wir insgesamt 4.594 neue Mitarbeitende mit diesem Format begrüßen.

NACHWUCHSKRÄFTEGEWINNUNG UND -FÖRDERUNG

Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, bewegten sich die Einstellungszahlen im Nachwuchskräftebereich auch 2023 weiter auf hohem Niveau.

	Einstellungen Nachwuchskräfte (gesamt)	davon Auszubildende	davon dual Studierende
Geschäftsbereich Fahrweg	1.808	1.560	248
Geschäftsbereich Personenbahnhöfe	222	179	43
Insgesamt	2.030	1.739	291

Grundsätzlich wird allen Auszubildenden nach erfolgreichem Abschluss ein unbefristetes Übernahmeangebot gemacht.

Um den sehr hohen Nachwuchskräftebedarf in den teilweise sehr spezifischen Berufen des Geschäftsbereichs Fahrweg decken zu können, wurden 2023 diverse Maßnahmen im Personalmarketing und Recruiting etabliert:

- Vereinheitlichtes Personalmarketing für die Ausbildung als Eisenbahner:in in der Zugverkehrsteuerung sowie die Funktionsausbildung als Fahrdienstleiter:in unter der Bezeichnung Zugverkehrssteuerer (w/m/d).
- Pilotierung einer bundesweiten Imagekampagne für den Beruf Zugverkehrssteuerer (w/m/d) mit dem Ziel, diesen in den relevanten Zielgruppen bekannt zu machen.
- E-Sports als neuer Zuführungsweg: Abschluss einer Stipendienkooperation mit der e-sports player foundation (epf). Vergabe von 20 Stipendien für die epf in Kombination mit einer Ausbildung oder einem dualen Studium (mit Start in 2023).

Neben diesen übergreifenden Image- und Recruiting-Kampagnen wurden die regionalen Marketingmaßnahmen im Berichtsjahr weiter intensiviert (z. B. Postwurfsendung, Radiospots, Social-Media-Ads, Plakataushänge für Schulen, Informationsveranstaltungen vor Ort, Messestände).

Im Berichtsjahr wurde das Angebot an Lern- und Unterstützungsformaten in beiden Geschäftsbereichen, Fahrweg und Personenbahnhöfe, ausgebaut, um die Auszubildenden



noch besser in ihrem Wissens- und Kompetenzaufbau zu unterstützen und gezielter auf individuelle Unterstützungsbedarfe eingehen zu können.

Im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe wurde für die Berufsgruppe Kaufmann/-frau für Verkehrsservice (KfV) das neue Ausbildungsmodul Fit in meiner Ausbildung als ausbildungsbegleitendes Element konzipiert und steht vor der Einführung. Darin enthaltene Pflichtbausteine (z. B. Seminare, Hospitationen) sorgen für einen einheitlichen Standard. Durch freiwillige Wahlbausteine können sich die Auszubildenden individuell entsprechend ihren Interessen sowie Entwicklungsfeldern qualifizieren. Zudem wurde die Quiz-App KfV-Lernchecker entwickelt. Diese kann zur selbstgesteuerten Prüfungsvorbereitung genutzt werden. Die integrierte Feedbackfunktion unterstützt bei der nachhaltigen Verankerung des Wissens.

Für die betrieblichen Einsatzzeiten der Kaufleute für Verkehrsservice wurden unternehmensweit einheitliche, grundsätzliche Leitlinien mit dem Ziel definiert, das Kennenlernen des realen Berufsbildes zu ermöglichen. Zudem dient das gemeinsame Verständnis dazu, mit der hohen Anzahl an Auszubildenden den aktuellen Qualitätsstandard in der Ausbildung halten und fortführen zu können.

Im Geschäftsbereich Fahrweg wird für alle Auszubildenden ein eintägiger Lernen-lernen-Kurs und für alle Auszubildenden in der gewerblich-technischen Berufsausbildung ein fünftägiger Mathe-Kurs als zusätzliche Unterstützungsmaßnahme angeboten. Für soziale Fragestellungen stehen den Auszubildenden in den Regionen Sozialpädagog:innen zur Verfügung.

Ergänzend werden ab dem Ausbildungsjahrgang 2023 bedarfsbezogene Maßnahmen zur individuellen Förderung der Auszubildenden über die bereits genannten verpflichtenden Seminare hinaus angeboten.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / -VERHANDLUNGEN

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 soll dadurch die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns erhalten.

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.

MITARBEITENDENZUFRIEDENHEIT – KULTURBAROMETER 2023

In den Zwischenjahren der Mitarbeitendenbefragung im DB-Konzern wird für den Systemverbund Bahn in Deutschland der Kompassindex, auf einer Skala von 0% bis 100%, im Rahmen der Stichprobenerhebung Kulturbarometer ermittelt. Die letzte Mitarbeitendenbefragung fand 2022 statt.

Geschäftsbereich Fahrweg

Im September 2023 wurden knapp 6.500 Mitarbeitende zum Kulturbarometer eingeladen, davon haben knapp 3.100 Mitarbeitende teilgenommen (Teilnahmequote von 47%).

Der Kompassindex als wichtigste Kennzahl des Kulturbarometers liegt mit 51% leicht über dem Wert von 2021 (50%). Drei von fünf Kompassprinzipien konnten gesteigert werden, z. B. hat das Kompassprinzip »Du kannst es« einen Wert von 64% (+4 Prozentpunkte) erreicht.

Die Fragen zur Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns haben an Zustimmung verloren. Insbesondere die Zustimmungswerte zu »Zukunftsoptimismus« (–10 Prozentpunkte) und »Glaube an den Umsetzungserfolg« (–8 Prozentpunkte) der Starken Schiene sind gesunken.

Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

454 von 823 eingeladenen Mitarbeitenden haben teilgenommen. Dies entspricht einer Teilnahmequote von 55%.

Der Kompassindex hat sich auf 58% verbessert (+3 Prozentpunkte). Die bereits bestehende Stärke im konstruktiven, offenen Dialog konnte weiter ausgebaut werden: Das Kompassprinzip »Klartext gewinnt«, das u. a. Dialogqualität und Leistungsfeedback enthält, hat einen Wert von 61% (+7 Prozentpunkte) erreicht.

Das Engagement der Kolleg:innen, das sich auf den Gesamtwert des Mitarbeitendenzufriedenheitsindex auswirkt, hat sich mit +12 Prozentpunkten auf 68% positiv entwickelt.

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-Ziel, 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; Ltkm) 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 sollen alle Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe des DB-Konzerns in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt werden.
- Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB InfraGO AG zur Erreichung der DB-Klimaziele bei.

STRATEGIE

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

Der strategische Ansatz der Starken Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es 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 InfraGO 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 Personenkilometern; Pkm) im Vergleich zu 2015 auf mehr als 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 Qualität im Hochleistungsnetz deutlich verbessern. Dies soll durch die Verstetigung der Instandhaltungsleistung und der Investitionen in der Schieneninfrastruktur, die Generalsanierung der Hochleistungskorridore sowie eine Umstellung des Instandhaltungsregimes erreicht werden.
- Nur durch eine signifikante Steigerung der Kapazität und Attraktivität der Bahnhöfe ist der absehbar deutliche Anstieg von bereits heute 20 Millionen Reisenkontakten pro Tag zu bewältigen. Dafür werden die Bahnhöfe ganzheitlich zu Zukunftsbahnhöfen entwickelt.

Alles, was der DB-Konzern unternimmt, wird am Beitrag zur Strategie 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.

Die Geschäftsfeldstrategie im Rahmen der Dachstrategie Starke Schiene

GESCHÄFTSBEREICH FAHRWEG

Die Infrastruktur ist unverändert der Wachstumsmotor des Eisenbahnverkehrs und umfasst in Summe ein Streckennetz von 33.400 km. Somit ist der Geschäftsbereich Fahrweg zentraler Akteur im Systemverbund und teilt die gemeinsame Vision: »Deutschland braucht eine starke Schiene.« Zentrale Zielsetzung des Geschäftsbereichs Fahrweg ist der Betrieb eines hochverdichteten und hochvertakteten, leistungsfähigen Netzes, der durch die konsequente Sanierung, gezielte Ertüchtigung und perspektivische Erweiterung der Netzkapazität gewährleistet werden soll. Hierzu dienen auch die angestrebte Umsetzung der Digitalen Schiene Deutschland (DSD), die bessere Nutzung und Verfügbarkeit der bestehenden Kapazitäten sowie die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Organisation.

Zur Erreichung der Ziele umfasst die Strategie des Geschäftsbereichs Fahrweg im Wesentlichen das strategische Ausbaufeld »Robuster«: Durch Erneuerung und Digitalisierung sowie den bedarfsorientierten Ausbau der Infrastruktur strebt der Geschäftsbereich Fahrweg perspektivisch die Steigerung der Netzkapazitäten in Korridoren und Knoten an, um bestehende Engpässe zu beseitigen und die erforderliche Kapazität für Angebotserweiterungen bereitstellen

zu können. Dies wirkt der Überlastung und Überalterung der Infrastruktur entgegen und ermöglicht mehr Zuverlässigkeit und Wachstum auf der Schiene.

Zentrales Element der Strategie ist die Entwicklung eines Hochleistungsnetzes, das neben der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Infrastruktur auch das Kundenerlebnis und die Planbarkeit der investiven Maßnahmen steigern soll. So ist es das erklärte Ziel, über eine Generalsanierung der wichtigsten Schienenkorridore das hochbelastete Netz bis 2030 zum Hochleistungsnetz und damit zu einem Stabilitätsanker für das System Schiene zu entwickeln. Hierbei sind mehrere Elemente neu und entscheidend. So sollen die Baumaßnahmen jeweils gebündelt werden, um einen gesamten Streckenabschnitt nach einmaliger Sperrung über viele Jahre hinweg nahezu baufrei zu halten. Um dabei die Einschränkungen zu minimieren, werden hochverdichtete und kapazitätsschonende Bauverfahren implementiert. Damit die Strecken auch nach der Sanierung zuverlässig bleiben, setzt der Geschäftsbereich Fahrweg auf Prävention. Ziel ist es, Störungen zu erkennen und zu beseitigen, noch bevor sie auftreten oder eine Beeinträchtigung im Betrieb hervorrufen.

Darüber hinaus soll die Gesamtleistungsfähigkeit des Hochleistungsnetzes durch eine Verbesserung der Zuverlässigkeit und Kapazität in den Knoten sichergestellt werden. Mit der Umsetzung von kleinen und mittleren Kapazitätsmaßnahmen sowie von Layoutstandards ermöglicht der Geschäftsbereich Fahrweg die schnelle Kapazitätserweiterung und bringt mit der Digitalisierung des Schienennetzes Zukunftstechnologien ins Gleis. Im Rahmen der Erneuerungsarbeiten werden soweit möglich bereits Vorarbeiten für die Umsetzung der DSD geleistet und die Strecken für elektromechanische bzw. digitale Stellwerke vorgerüstet.

Zudem verbessert der Geschäftsbereich Fahrweg auch den Zugang zur Schiene, indem die Qualität und Kapazität in den Serviceeinrichtungen gesteigert werden. Neben der Hochrüstung der besonders hochbelasteten Strecken im Hochleistungsnetz ist der Bestandserhalt der gesamten Infrastruktur die Basis für eine hohe Leistungsfähigkeit der gesamten Eisenbahn. Entsprechend muss auch das Flächennetz als Basis leistungsfähig betreibbar bleiben bzw. werden.

Weiterhin wird der Geschäftsbereich Fahrweg seine Infrastruktur gezielt durch Neu- und Ausbau sowie durch Strecken- und Elektrifizierung erweitern und so die erforderlichen Kapazitäten für die Umsetzung des Deutschland-Takts schaffen. Um die genannten Projekte umzusetzen und die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, werden die entsprechenden Fachkräfte gezielt rekrutiert und qualifiziert. Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur modernen Gestaltung der Arbeit und Arbeitsmittel sowie zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität.





Unsere aktuellen Prozesse sind nicht auf das bevorstehende Bauvolumen ausgelegt, es sind grundsätzliche Änderungen und Verbesserungen erforderlich. Der Hauptansatz ist hierbei die Implementierung einer neuen Logik für verbindliche und vorausgreifend getaktete Bauzeiten für Instandhaltung und Investitionen. Durch gebündeltes und getaktetes Bauen beruhigen wir das System Bahn, und Eisenbahnverkehrsunternehmen können weit im Voraus zu Abweichungen informiert werden und diese verbindlich an ihre Kunden kommunizieren.

Im Rahmen der grünen Transformation definiert der Geschäftsbereich Fahrweg zentrale Hebel im Bereich der Infrastruktur auf dem Weg zu einer klimaneutralen Zukunft. Es wird u. a. die weitere Elektrifizierung von Strecken – auch mittels innovativer Ansätze wie Oberleitungsinseln und Umgestaltung der eigenen Produktionsprozesse – vorangetrieben. Im Rahmen der Railmap für eine klimaneutrale Bahninfrastruktur setzt der Geschäftsbereich Fahrweg u. a. auf die Senkung von CO₂e-Emissionen sowie den Einsatz innovativer Ansätze bei Planung, Material und Bauausführung. Außerdem sollen die Recyclinganteile bei Schienenstahl, Gleisschotter und Betonschwellen erhöht werden.

Die Erreichung unserer Ziele schaffen wir nur gemeinsam, weshalb wir intensiv mit Branche und Industrie zusammenarbeiten.

GESCHÄFTSBEREICH PERSONENBAHNHÖFE

Die rund 5.400 Bahnhöfe (Verkehrsstationen und Empfangsgebäude) der DB InfraGO AG verzeichnen als Zugangstor zum System Schiene bereits heute mehr als 20 Millionen Reisendenkontakte pro Tag. Bahnhöfe sind darüber hinaus Visitenkarten der Städte und Gemeinden, sie prägen den ersten und letzten Eindruck jeder Bahnreise. Wesentliche Voraussetzungen zum Erreichen der anspruchsvollen verkehrspolitischen Ziele sind kapazitätsstarke, attraktive und nachhaltige Bahnhöfe. Hierfür hat sich der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe das strategische Ziel gesetzt, die Bahnhöfe ganzheitlich zu Zukunftsbahnhöfen zu entwickeln und entsprechend zu betreiben.

Ganzheitliche Entwicklung bedeutet, dass der Bahnhof von der Verkehrsstation über das Empfangsgebäude bis hin zum Vorplatz mit Möglichkeiten der Anschlussmobilität entwickelt wird, Letzteres gemeinsam mit Städten und Kommunen. Ein Bahnhof wird dann zum Zukunftsbahnhof, wenn er die definierten Soll-Standards je Bahnhofstyp erfüllt. Diese Standards sind konsequent aus Kund:innenbedürfnissen und weiteren Anforderungen (bspw. Sicherheit) abgeleitet und beziehen sich bspw. auf Aspekte der Kapazität, Barrierefreiheit, Reisendeninformation, Erscheinungsbild und Ausstattung des Empfangsgebäudes, Services, Reisendenversorgung sowie des Bahnhofsumfelds.

Zur Verbesserung des ökologischen Fußabdrucks strebt der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe im Rahmen der grünen Transformation u. a. die Verringerung der CO₂e-Emissionen, die Vergrünung des Materialverbrauchs im Einklang mit der Kreislaufwirtschaft sowie eine Ausweitung der Biodiversität an den Bahnhöfen an. Folglich wird an den Bahnhöfen stetig die Energieeffizienz durch energetische Sanierung erhöht. Weiterhin wird der Einsatz von Ökostrom an den Bahnhöfen forciert. Diese unterschiedlichen Maßnahmen, insbesondere im Bereich Ökologie, zeigen deutlich, dass Nachhaltigkeit handlungsleitend und fester Bestandteil der DNA des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe ist. Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Integrierten Bericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen.

Weitere strategische Weichenstellungen 2023

Der Rückenwind für den DB-Konzern, und hierbei insbesondere für die Schieneninfrastruktur, ist im Berichtsjahr weiterhin vorhanden. Insbesondere der Koalitionsvertrag der Bundesregierung verdeutlicht mit dem Ansatz höherer Investitionen in die Schieneninfrastruktur die angestrebte Verkehrswende. Damit baut er auf den gesellschaftspolitischen Entwicklungen hin zu einer Ökologisierung des Verkehrs auf und setzt die begonnene Stärkung der Schiene fort.

Um zeitnah Verkehr auf die Schiene zu verlagern, hat die Steigerung der Betriebsqualität und perspektivisch der Kapazität oberste Priorität. Deshalb hat der Geschäftsbereich Fahrweg den strategischen Fahrplan zielgerichtet weiterentwickelt. Zusammen mit Bund und Branche wurde ein starkes Reformpaket und Gesamtprogramm auf den Weg gebracht – für die Umsetzung des Hochleistungsnetzes und den Qualitätserhalt bzw. Qualitätshub des Bestandsnetzes.

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe unterstützt die Erreichung der Ziele der Starken Schiene. Unbestritten für die Öffentlichkeit, Politik und Branche ist die wichtige Rolle der Bahnhöfe in unserer Gesellschaft als Zugangstor für das System Schiene und zentraler Ort für die Städte und Gemeinden. Es wurde das Konzept der Zukunftsbahnhöfe als neuer Standard für kapazitätsstarke, attraktive und nachhaltige Personenbahnhöfe entwickelt. Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe richtet sich konsequent, entlang der gesamten Wertschöpfungskette, in seinen Rollen und Prozessen auf dieses Zielbild aus.

Für die Personenbahnhöfe wurden gemeinsam mit dem Bund und der Branche wesentliche Eckpunkte für ein umfassendes Programm intensiv vorbereitet und die Bedarfe als Finanzierungsrahmen für die Zukunftsbahnhöfe adressiert.

WEITERE INFORMATIONEN

Verfahren um weitere Finanzierungsbeiträge für Stuttgart 21

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

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Seit Sommer 2022 läuft ein vorsorgliches Programm zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Programms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Nach derzeitigem Kenntnisstand waren schadhafte Betonschwellen Ursache des tragischen Unfalls. Direkt nach einem ersten Verdacht eines möglichen Herstellungsfehlers als Unfallursache hatte der DB-Konzern ein Sonderinspektionsprogramm für Betonschwellen durchgeführt. Zunächst waren hiervon rund 200.000 Betonschwellen einer bestimmten Bauart und eines bestimmten Herstellers betroffen.

Zusätzliche materialtechnische Untersuchungen zeigten teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit der Betonschwellen dieses Herstellers. Weitere Detailuntersuchungen zeigen, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden gewesen sein könnte. Daraufhin hat der DB-Konzern im November 2022 weitere rund 130.000 Betonschwellen, für deren Herstellung die gleiche Gesteinsart verwendet wurde, bundesweit überprüft. Die Überprüfungen wurden auf weitere Hersteller ausgeweitet.

Sind Betonschwellen bei Inspektionen auffällig, werden sie schnellstmöglich ausgewechselt. Um die Sicherheit im Bahnbetrieb zu gewährleisten, können die Züge bis zum Austausch in den betroffenen Streckenabschnitten nur mit geringerer Geschwindigkeit fahren. Teilweise muss der DB-Konzern Strecken auch schon vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten sperren.

Der DB-Konzern hat zudem einen Kreis DB-interner und -externer Experten eingerichtet, um mögliche weitere präventive Maßnahmen zur Inspektion und Instandhaltung von Betonschwellen fortlaufend zu prüfen. So hat der DB-Konzern im April 2023 die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen nochmals verschärft. Erkenntnisse aus den bisherigen Inspektionen und Untersuchungen wurden zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse weiter anzuheben. Demnach gelten künftig strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Betonschwellen, für deren Herstellung die identifizierte Gesteinsart verwendet wurde. Auch 2024 werden weiterhin präventiv schadhafte Betonschwellen ausgetauscht.

Den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen ersetzt der DB-Konzern den tatsächlich eingetretenen Schaden, der im Zusammenhang mit dem Austausch von Betonschwellen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht. 2023 hat die DB Netz AG (jetzt DB InfraGO AG) Zahlungen an DB-konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. insgesamt 13,5 Mio. € vereinbart.

Schlichtungsverfahren Tunnel Rastatt

Im September 2017 wurde zwischen dem DB-Konzern und der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) Tunnel Rastatt vereinbart, ein Beweiserhebungs- und Schlichtungsverfahren zur Klärung der Ursachen und der damit verbundenen Verantwortlichkeit durchzuführen. Das Verfahren ist auf der Basis eines Zwischenberichts des technischen Schlichtungsgutachters zu den Ursachen der Havarie und eines Vorschlags des juristischen Gutachters zur Verantwortungsverteilung vorläufig für Vergleichsverhandlungen der Parteien ruhend gestellt worden. Die Parteien streben eine Gesamteinigung an, dies wird noch mindestens ein halbes Jahr 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 Streckensperrung infolge der Havarie betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden (in Abstimmung mit der ARGE und ihren Versicherungen) Vergleiche geschlossen.



Bahnhofsprogramm

Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Konjunktur- und Handwerkerprogramm 2020 und 2021 wurde 2022 ein Programm zur Realisierung von Zukunftsbahnhöfen konzipiert, das derzeit bezüglich inhaltlicher Ausgestaltung und Finanzierung in Abstimmung mit den relevanten Partnern ist. Um einen leistungsfähigen, attraktiven Zugang zur Schiene zu gewährleisten und einen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele zu leisten, müssen Bahnhöfe gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen ganzheitlich entwickelt werden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen auch spürbare Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit haben. Das umfasst die eigentliche Verkehrsinfrastruktur, das Empfangsgebäude sowie die Anschlussmobilität und den Vorplatz. Die Maßnahmen sind auch erforderlich, um den hohen Nachholbedarf zu reduzieren. 2023 hat DB Netze Personenbahnhöfe mit Eigenmitteln begonnen, die ersten Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen zu entwickeln.

Erstellung Fahrplan 2024

Für den Netzfahrplan 2024 sind rund 91.000 Trassenanmeldungen eingegangen (+ rund 2%). Die Situation um die vorhandene Trassenkapazität ist daher noch einmal angespannter als im Vorjahr. Dabei gab es auch Anmeldekongflikte, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) denselben Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Während die Anzahl der Anmeldekongflikte nur leicht stieg, hat sich die Anzahl der Kapazitätskongflikte auf insgesamt 111 ungefähr verdoppelt. Ein Kapazitätskongflikt entsteht im Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskongflikt werden für eine Verkehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskongflikte im Fahrplan 2024 ist durch die Generalsanierung der Riedbahn entstanden. In der Folge mussten dadurch deutlich mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr (+ rund 51%). Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter zunimmt, zeigen v. a. die Trassenanmeldungen von DB-konzernexternen EVU. Ihr Anteil am Schienenpersonenfernverkehr hat sich um rund 43% erhöht, obwohl die Anmeldungen des Sektors gleichzeitig nur um rund 14% stiegen. Im Schienenpersonennahverkehr stieg die Zahl der Anmeldungen DB-konzernexterner

EVU um rund 13%. Auch im Schienengüterverkehr sind DB-konzernexterne EVU deutlich stärker gewachsen (+ 45%) als der Gesamtmarkt (+ 12%). Der Fahrplanprozess unterliegt einem sehr strengen regulatorischen Rahmen und wird von der Bundesnetzagentur (BNetzA) überwacht. Der Netzfahrplan für das Jahr 2023/2024 ist im November 2023 fristgerecht fertiggestellt worden.

Entwicklung der Infrastruktur

2023 flossen rund 16,4 Mrd. € in den Ausbau, die Erneuerung und Instandhaltung des Netzes, der Bahnhöfe und der Energieanlagen. Darin enthalten sind u. a. LuFV-Mittel (Zuschüsse und Eigenbeitrag des DB-Konzerns) i. H. v. 6,8 Mrd. €, rund 3,7 Mrd. € für die Instandhaltung, 2,3 Mrd. € für Projekte des Bedarfsplans sowie Mittel für das Bestandsnetz außerhalb der LuFV wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Digitale Schiene Deutschland (DSD) oder das Klimaschutzprogramm (KSP) i. H. v. rund 3,6 Mrd. €.

Zudem sind Vorleistungen der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns in 2023 i. H. v. rund 2,4 Mrd. € bereits enthalten. Temporär werden mit zusätzlichen Eigenmitteln die Ersatzinvestitionen (z. B. zum Ausgleich der Inflationseffekte) und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen, die gleichfalls in den Erhalt der Schienenwege fließen, vorfinanziert. Diese Vorleistungen sollen 2024 durch Bundesmittel abgelöst werden.

Im Berichtsjahr wurde bei folgenden wesentlichen Projekten mit dem Bau begonnen:

BAUBEGINNE 2023	
PROJEKTNAME	PROJEKTbeschreibung
Aus- und Neubaustrecke (ABS/NBS) Hamburg – Lübeck – Puttgarden (Schieneanbindung der festen Fehmarnbeltquerung)	– 2-gleisiger Aus-/Neubau Bad Schwartau – Puttgarden und zusätzliche Überholgleise im Güterbahnhof Lübeck
Ausbaustrecke (ABS) Berlin – Dresden	– Umbau Bahnhof Zossen
Knoten Magdeburg	– 2. Baustufe: Umbau Gleisanlagen Hauptbahnhof Magdeburg Spurplan Süd bis Bahnhof Magdeburg-Buckau einschließlich Ersatzneubau Eisenbahnüberführung Hallische Straße, Teilneubau Eisenbahnüberführung Carl-Miller-Straße und Anpassung der Personenverkehrsanlage Magdeburg Hasselbachplatz (PFA 80)
Knoten Halle/Leipzig	– Optimierung Spurplan und Erhöhung der Geschwindigkeit sowie Umbau der Oberleitungsanlage im Abschnitt Peißen – Reußen (PFA 3)

NACHTRAGSBERICHT

Tarifverhandlungen mit der GDL

Im Januar 2024 legte der DB-Konzern der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) insgesamt zwei neue Angebote vor, trotzdem folgten zwei weitere GDL-Streiks. Am 27. Januar 2024 vereinbarten die Tarifpartner dann die Wiederaufnahme der Tarifverhandlungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit und eine Friedenspflicht bis mindestens zum 3. März 2024.

Bundshaushalt 2024 beschlossen

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundshaushalt 2024 von Bundestag und Bundesrat verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundshaushalt 2023 und knapp 7 Mrd. € mehr als in der alten Finanzplanung des Bundes vorgesehen.

- Teil der Mittel für die Schiene ist eine Eigenkapitalerhöhung von 5,5 Mrd. €, die gegenüber dem Regierungsentwurf um 4,4 Mrd. € erhöht wurde. Die zusätzliche Eigenkapitalerhöhung dient der Kompensation für gegenüber dem Regierungsentwurf vom 9. August 2023 wegfallende Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds.
- Mit einem Zuwachs von knapp 2,8 Mrd. € im Vergleich zu 2023 wurde die Dotierung des Haushaltstitels zur Sanierung des Bestandsnetzes (Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung; LuFV) deutlich auf knapp 7,5 Mrd. € angehoben. Durch die Mittelausstattung im Bundshaushalt 2024 ist der Finanzierungsbedarf für die Generalsanierung und den Erhalt des Bestandsnetzes im Jahr 2024 hinterlegt.
- Der ERTMS-Titel zur Digitalisierung der Schiene ist 2024 mit knapp 1,1 Mrd. € dotiert, eine Zunahme um rund 0,45 Mrd. € gegenüber 2023.
- Für den Neu- und Ausbau im Rahmen des Bedarfsplans sind knapp 1,7 Mrd. € und damit rund 0,3 Mrd. € weniger als 2023 verankert.

In beiden Titeln (ERTMS und Neu- und Ausbau) bestehen zusätzlich noch Ausgabereste aus vergangenen Jahren.

Im Bereich der Schienenverkehrsförderung gab es gegenüber dem Regierungsentwurf Abschmelzungen, um die durch die Haushaltskonsolidierung notwendige Plafonds-Absenkung im Etat des BMDV zu finanzieren. Die Kürzungen betreffen v. a. die Trassen- und Anlagenpreisförderung für den Schienengüterverkehr, die für 2024 nun 229 Mio. € (statt 350 Mio. €) bzw. 20 Mio. € (statt 85 Mio. €) betragen. Die Einzelwagenverkehrsförderung verbleibt unverändert bei knapp 300 Mio. € und damit auf einem deutlich höheren Niveau als 2023 (80 Mio. €).

Mit dem Bundshaushalt 2024, dem aktuellen Finanzplan bis 2027 und dem DB-Eigenbeitrag sind für den Zeitraum von 2024 bis 2027 damit insgesamt Zusatzmittel von etwa 27 Mrd. € vorgesehen. Der identifizierte zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene bis 2027 beträgt insgesamt 45 Mrd. € und ist damit noch nicht vollständig gedeckt.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken der DB InfraGO AG liegen v. a. in folgenden Bereichen:

- **Produktion und Technik:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahninfrastrukturunternehmen basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Aktivitäten. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem



Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führt der DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den Lieferanten und Geschäftspartnern.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden.

- **Absatzmarktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **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.
- **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.
- **Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend ist eine ausreichende Höhe, aber auch eine verlässliche Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz hat der DB-Konzern mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungs-

vereinbarung (LuFV) III abgeschlossen, die die Finanzierung bis zum Jahr 2029 fortschreibt. Die LuFV III und die damit verbundene langfristige Sicherung von Infrastrukturqualität und -verfügbarkeit verbessern die Attraktivität des Schienenverkehrs, die über Mehrverkehr auch zu höheren Erlösen in der Infrastruktur führt. Risiken resultieren aus einer möglichen Nichterreichung der in der LuFV festgelegten Vertragsziele und aus möglichen Rückforderungen des Bundes durch die Prüfung der zweckentsprechenden Verwendung der Bundesmittel. Aufgrund der stark steigenden Baukosten sind die Mengenziele der LuFV mit dem bisherigen Mittelansatz nicht mehr erreichbar. Neuverhandlungen mit dem Bund wurden angestoßen.

Die wirtschaftliche Tragfähigkeit von aus Eigenmitteln geleisteten Investitionen ist essenziell, um die Investitionsfähigkeit der DB InfraGO AG langfristig zu sichern.

Des Weiteren ist die haushalterische Ausstattung insbesondere des Bundes von entscheidender Bedeutung für den Ausbau der Infrastrukturkapazität und zur Umsetzung einer Verkehrswende in Deutschland. Für die Realisierung des Deutschland-Takts entsteht erheblicher Infrastrukturausbaubedarf, der deutlich über den bisherigen Bundesverkehrswegeplan hinausgeht. Daher gehen wir davon aus, dass eine deutliche Erhöhung der Mittel für den Infrastrukturausbau vom Bund erforderlich ist, und haben auch bereits entsprechende Bundesmittel in unsere mehrjährige Unternehmensplanung aufgenommen. Sollten die Bundesmittel für die Infrastruktur nicht deutlich aufgestockt werden, würden sich erhebliche Risiken für Netzqualität, Transportleistung und wirtschaftliche Entwicklung ergeben. Die verkehrspolitischen Ziele wären damit nicht erreichbar.

- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- **IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken:** 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 Cyberisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.



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.

– Zusätzlich existieren für die DB InfraGO AG die folgenden Risiken:

– **Personalrisiken** u. a. durch hohe Tarifabschlüsse sowie mangelnde Verfügbarkeit von Fachkräften.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) noch nicht abgeschlossen. Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaßnahmen gekommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es im weiteren Verlauf der Tarifverhandlungen zu weiteren umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL kommen wird.

– **Beschaffungs-/Energimarktrisiken** aufgrund steigender Einkaufspreise für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.

– **Rechtliche und vertragliche Risiken** u. a. aus Schadenersatzansprüchen oder Rechtsstreitigkeiten, auch aus Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Unfall in Garmisch-Partenkirchen.

– **Klimabedingte Risiken** treffen unser Kerngeschäft. Extremwetterbedingte Schäden an der Schieneninfrastruktur können zu Umsatzeinbußen und Pönalen führen. Zudem machen sie zusätzliche Ausgaben und Investitionen für Schadensbeseitigung und präventive Maßnahmen erforderlich.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB InfraGO AG und ihre Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB InfraGO AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht

eine unmittelbare Berichtspflicht über Ad-hoc-Meldungen. 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

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB InfraGO AG in Bezug auf die betragsmäßige Höhe in den Bereichen Produktion und Technik. Für das umfangreiche Erneuerungs-, Modernisierungs- und Digitalisierungsprogramm der DB InfraGO AG wurden planerisch zusätzliche Bundesfinanzmittel unterstellt. Da die Beschlussfassung des Bundes in 2023 nicht abschließend erfolgt ist, ergaben sich Risiken hinsichtlich der in der Planung enthaltenen Maßnahmen zur Verbesserung der Kapazität und der Qualität. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition vorwiegend in den Kategorien Produktion und Technik aufgrund der Unsicherheit hinsichtlich der Höhe der zusätzlichen Bundesfinanzmittel deutlich erhöht.

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 CO₂-Steuer steigt und die Mehrwertsteuer für Gas ab März 2024 wieder angehoben wird. Es wird für 2024 von einer stagnierenden 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 Güterverkehr wird mit einer Stagnation gerechnet.



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. Ein 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 wird die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leistung 2024 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 merklich erholen. Es wird jedoch erwartet, dass der private Konsum die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland infolge von relativ hohen Lohnabschlüssen bei einem robusten Arbeitsmarkt sowie einer deutlich zurückgehenden Inflation im Jahresverlauf stimuliert.

Für die Trassennachfrage wird 2024 insgesamt eine positive Entwicklung erwartet. Die geplanten Ausschreibungen zusätzlicher Verkehre und die damit einhergehenden Mehrverkehre im Schienenpersonennahverkehr sowie die Angebotsausweitungen im Schienenpersonenfernverkehr werden zu einem steigenden Absatzniveau führen. Im Schienengüterverkehr wird ebenfalls ein Wachstum erwartet. Aufgrund der sich nur langsam

erholenden konjunkturellen Lage fällt dieses jedoch schwächer aus. Gegenläufig wirken 2024 zusätzliche Belastungen infolge eines höheren Bauvolumens im Schienennetz u. a. im Rahmen der Generalsanierung der Riedbahn, die im zweiten Halbjahr 2024 größtenteils vollständig für Verkehre gesperrt wird.

Die Zahl der Stationshalte wird sich 2024 insbesondere infolge des erwarteten höheren Baugeschehens im Schienennetz voraussichtlich verringern. Preiseffekte sollten Leistungsrückgänge mehr als kompensieren und zu leicht höheren Umsätzen aus Stationshalten führen. Die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen werden sich weiter positiv entwickeln und leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen.

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.

Voraussichtliche Entwicklung der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2024

Die DB InfraGO AG gestaltet die Zukunft der deutschen Eisenbahninfrastruktur (Fahrweg und Personenbahnhöfe) und verfolgt das Ziel, diese aus einer Hand zu einem leistungsfähigen und attraktiven System zu entwickeln. Hierfür wird das Handeln konsequent auf das Erreichen der politischen Ziele ausgerichtet:

- Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr,
- Ausbau des Marktanteils im Schienengüterverkehr von 19% auf 25%,
- Umsetzung des Deutschland-Takts, des Konzepts für einen landesweit optimal synchronisierten Fahrplan.

Für die gemeinwohlorientierte Infrastruktur werden auch neue Steuerungsinstrumente geschaffen. Wichtiges Element wird ein fünfjähriger sog. Infraplan des Bundes, der Kennzahlen und Maßnahmen für das Schienennetz und die Bahnhöfe definiert und jährlich fortgeschrieben wird. Außerdem sind die Resilienz der Eisenbahninfrastruktur und weitere Gemeinwohlziele fortan als Unternehmenszweck fest in der Satzung der DB InfraGO AG verankert und damit im Rahmen der unternehmerischen Führung handlungsleitend.

Um die Ziele der Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns zu erreichen, soll die Eisenbahninfrastruktur mit einem grundlegenden Modernisierungs-, Digitalisierungs- und Ausbauprogramm weiterentwickelt werden. Die DB InfraGO AG wirkt aktiv daran mit, bis zum Ende dieses Jahrzehnts das Wachstum des Schienenverkehrs bei signifikant verbesserter Qualität zu ermöglichen. Ziel ist es, zuverlässigere und pünktlichere Beförderungs- und Transportdienstleistungen für Wirtschaft und Reisende in Deutschland zur Verfügung zu stellen. Erforderlich sind neue Voraussetzungen für eine wesentliche Verbesserung, der gezielte Ausbau und die weitere Digitalisierung der Schieneninfrastruktur. Dafür bildet der Deutschland-Takt eine wichtige Grundlage. Als Gesamtverkehrskonzept umfasst er den Nah-, Fern- und Güterverkehr. Durch besser aufeinander abgestimmte Züge, kürzere Reise- und Transportzeiten, attraktive Zukunftsbahnhöfe und mehr Kapazitäten für alle Verkehre auf der Schiene soll die Ausrichtung der Infrastruktur am Gemeinwohl gestärkt werden.

Das Ziel ist klar definiert: Die Infrastruktur – Fahrweg und Personenbahnhöfe – soll leistungsfähiger, planbarer und digitaler werden, um somit für ein besseres Kund:innenenerlebnis zu sorgen. So wird u. a. für eine höhere Qualität, eine verbesserte Pünktlichkeit und sukzessive mehr Kapazität das hochbelastete Netz zum Hochleistungsnetz ausgebaut. Aus diesem Grund wird die DB InfraGO AG ab Mitte 2024 zentrale Korridore einer Generalsanierung unterziehen und das hochbelastete Netz bis 2030 zu einem Stabilitätsanker für die gesamte Schiene weiterentwickeln. Störungen werden künftig auf diesen Strecken stark reduziert und die Infrastruktur deutlich robuster. Es entstehen darüber hinaus neue Kapazitäten für mehr klimafreundlichen Verkehr auf der Schiene.

Mit der Generalsanierung der Riedbahn macht die DB InfraGO AG 2024 den ersten Schritt für das neue Hochleistungsnetz. Die rund 70 km lange Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim zählt zu den meistbefahrenen Strecken in Deutschland und verbindet die beiden Metropolregionen Frankfurt/Rhein-Main und Rhein-Neckar. Verspätungen, die hier entstehen, wirken sich auf das gesamte deutsche Schienennetz und darüber hinaus aus. Deshalb erneuert die DB InfraGO AG über mehrere Monate hinweg sämtliche Gewerke. Die damit einhergehende Vollsperrung des Korridors für fünf Monate wird 2024 zunächst negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben: Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen längere Fahrzeiten. 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. So soll eine robuste und zuverlässige Infrastruktur entstehen. Nach der Riedbahn folgen 2025 die Korridorab-

schnitte Hamburg–Berlin sowie Emmerich–Oberhausen. Weitere Korridore werden nach klar definierten Kriterien mit Beteiligung der Branche festgelegt.

Die Erfahrungen mit der Generalsanierung aus dem hochbelasteten Netz mit stärkerer Bündelung, verbesserten Ausstattungsstandards und kleinen und mittleren Maßnahmen zur schnellen Kapazitätserweiterung sollen, wo immer möglich und sinnvoll, auch auf das übrige Netz übertragen werden.

Im Geschäftsjahr 2024 gehen wir von einer Betriebsleistung bei den Trassenkilometern leicht oberhalb des Niveaus im Berichtsjahr aus. Bei den Stationshalten rechnen wir mit einem leichten Rückgang im Ganzjahresvergleich. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unsere Planung zur Aufrechterhaltung einer angemessenen Qualität und Pünktlichkeit bei hohem Bauvolumen, insbesondere aufgrund der Generalsanierung des Korridors Riedbahn, eine gezielte Verkehrsmengenbegrenzung enthält.

Bei den Umsatzerlösen im Geschäftsbereich Fahrweg gehen wir aufgrund des Leistungsmengenwachstums sowie der Preisanpassung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 von einer leicht über dem Leistungswachstum liegenden Steigerung gegenüber dem Berichtsjahr aus. Der Umsatz der DB InfraGO AG wird insgesamt deutlich über dem Berichtsjahr liegen, da der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe erstmals mit einem vollen Jahr einfließen wird. Der Aufwand wird gegenüber dem Berichtsjahr aufgrund von zusätzlichen qualitätsverbessernden Maßnahmen sowie Preissteigerungen und der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe steigen. Zugleich ist für 2024 ein erheblicher Anstieg bei der Finanzierung von Aufwandsmaßnahmen (einschließlich Erstattungen von Maßnahmen aus 2023) durch den Bund geplant, sodass ein deutlich positives Ergebnis nach Steuern erwartet wird.

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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



Jahresabschluss



GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022	nachrichtlich: 2023 (ohne Ver- schmelzung DB Station&Service AG)
Umsatzerlöse	(15)	7.589	6.616	6.673
Bestandsveränderungen		6	4	5
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	1.826	1.446	1.691
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	712	910	623
Materialaufwand	(18)	- 4.275	- 2.790	- 3.657
Personalaufwand	(19)	- 4.217	- 3.443	- 3.855
Abschreibungen		- 825	- 704	- 712
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 2.254	- 1.501	- 2.030
Beteiligungsergebnis	(21)	35	23	35
Zinsergebnis	(22)	- 231	- 158	- 210
Ergebnis nach Steuern		- 1.634	403	- 1.437
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	1.634	-	1.437
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-	- 403	-
Jahresergebnis		0	0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022	nachrichtlich: 2023 (ohne Ver- schmelzung DB Station & Service AG)
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		336	223	259
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		14.767	11.997	12.186
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		1.955	342	362
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		9.787	8.850	8.948
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		3.515	3.457	3.515
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr		7	7	7
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		181	85	97
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		744	531	532
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		9.033	6.064	7.956
		28.247	22.141	24.293
III. Finanzanlagen		31	31	31
		28.614	22.395	24.583
B. UMLAUFVERMÖGEN				
Vorräte	(3)	330	261	329
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.543	800	2.276
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		4	2	3
		2.877	1.063	2.608
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	10	6	9
		31.501	23.464	27.200

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022	nachrichtlich: 2023 (ohne Ver- schmelzung DB Station & Service AG)
A. EIGENKAPITAL				
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767	767
Kapitalrücklage	(7)	13.579	9.904	11.029
Andere Gewinnrücklagen	(8)	18	18	18
		14.364	10.689	11.814
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.596	1.586	1.480
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	15.277	11.026	13.738
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	264	163	168
		31.501	23.464	27.200

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung / Verlustübernahme)		-1.634	403
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		809	681
Zunahme der Pensionsrückstellungen (ohne DB-konzerninterne Wechsler)		3	-2
Cashflow		-822	1.082
Zunahme / Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Finanzierungstätigkeit und Investitionstätigkeit)		-49	84
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge		-72	-45
Zahlungsunwirksame Erträge (-) / Aufwendungen (+) im Beteiligungsergebnis		-35	-23
Zu- / Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-95	-112
Zu- / Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		129	-26
Gewinn (-) / Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		9	-109
Zinsaufwendungen / Zinserträge		231	157
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		-704	1.008
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		69	179
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-98	-63
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-11.914	-9.003
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		0	0
Einzahlungen aus erhaltenen Investitionszuschüssen ¹⁾		8.849	-
Rückzahlungen von Investitionszuschüssen ¹⁾		-101	-
Auszahlungen für den Erwerb oder die Herstellung von Deckungsvermögen		-10	-13
Erhaltene Zinsen		4	1
Einzahlungen aus Gewinnabführungen / Erhaltene Dividenden		29	24
Auszahlungen für Verlustübernahmen		-6	-4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-3.178	-8.879
Einzahlungen aus Eigenkapitalzuführungen von der Gesellschafterin		1.125	1.300
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-154	-152
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		0	-400
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		1.688	-93
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen ¹⁾		-	7.232
Rückzahlungen von Zuschüssen ¹⁾		-	-72
Gezahlte Zinsen		-226	-129
Auszahlungen für die Gewinnabführung an die Gesellschafterin		-410	0
Einzahlungen aus der Verlustübernahme durch die Gesellschafterin		0	139
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		1.855	45
Ein- / Auszahlungen für von DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (DB-konzerninterne Wechsler)		6	1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		3.884	7.871
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		2	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		2	2
Zugang Finanzmittel aus Verschmelzung		0	-
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	4	2

¹⁾ Ab 2023 erfolgt der Ausweis von erhaltenen Zahlungen aus Investitionszuschüssen im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit (im Vorjahr: Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit).

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten						Abschreibungen						Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2023	Übertra- gung von Kon- zern- gesell- schaften ¹⁾	Zu- gänge	Zu- schüsse	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Übertra- gung von Kon- zern- gesell- schaften ¹⁾	Ab- schrei- bungen Ges- chäfts- jahr	Umbu- chungen	Zu- schrei- bungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE																
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte																
	179	92	87	-27	12	0	343	-37	-24	-22	-	-	-	-83	260	142
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände																
	111	6	70	-27	-31	0	129	-	-	-	-	-	-	-	129	111
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten																
	493	7	11	-1	-12	0	498	-412	-3	-7	0	-	0	-422	76	81
	672	99	98	-28	0	0	841	-449	-27	-29	0	-	0	-505	336	223
SACHANLAGEN																
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken																
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte																
	3.247	149	82	0	0	-13	3.465	-442	0	0	-	-	2	-440	3.025	2.805
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten																
	734	3.220	230	-208	49	-19	4.006	-392	-1.595	-81	-	-	17	-2.051	1.955	342
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs																
	14.813	1.205	812	-732	241	-10	16.329	-5.963	-357	-229	0	-	7	-6.542	9.787	8.850
	18.794	4.574	1.124	-940	290	-42	23.800	-6.797	-1.952	-310	0	-	26	-9.033	14.767	11.997
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen																
	16.296	0	1.611	-1.414	207	-272	16.428	-12.839	0	-355	-	16	265	-12.913	3.515	3.457
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr																
	11	0	0	0	0	0	11	-4	0	0	-	-	0	-4	7	7
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören																
	328	259	36	-31	28	-11	609	-243	-172	-24	-	-	11	-428	181	85
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung																
	1.534	662	141	-84	64	-88	2.229	-1.003	-462	-107	-	-	87	-1.485	744	531
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau																
	6.064	854	8.953	-6.352	-589	103 ²⁾	9.033	-	-	-	-	-	-	-	9.033	6.064
	43.027	6.349	11.865	-8.821	0	-310	52.110	-20.886	-2.586	-796	0	16	389	-23.863	28.247	22.141
FINANZANLAGEN																
1. Anteile an verbundenen Unternehmen																
	31	0	-	-	-	-	31	0	-	-	-	-	-	0	31	31
2. Beteiligungen																
	0	0	-	-	-	-	0	0	0	-	-	-	-	0	0	0
	31	0	-	-	-	-	31	0	0	-	-	-	-	0	31	31
Anlagevermögen insgesamt																
	43.730	6.448	11.963	-8.849	-	-310	52.982	-21.335	-2.613	-825	-	16	389	-24.368	28.614	22.395

¹⁾ Betrifft die Zugänge aus der Verschmelzung der DB Station&Service AG zum 1. Mai 2023.

²⁾ Einschließlich Abgängen von im Vorjahr pauschal abgesetzten Zuschüssen.

ANHANG

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

- Firma: DB InfraGO Aktiengesellschaft (vormals DB Netz Aktiengesellschaft)
- Sitz: Frankfurt am Main
- Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- Handelsregister-Nummer: HRB 50879

Am 27. Dezember 2023 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Netz AG in die DB InfraGO Aktiengesellschaft (DB InfraGO AG) umbenannt.

Der Jahresabschluss der DB InfraGO AG 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 GuV 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.

Mit Eintragung in das Handelsregister am 27. Dezember 2023 und mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Mai 2023 wurde die DB Station&Service AG auf diese Gesellschaft nach den Vorschriften des Umwandlungsgesetzes zu Buchwerten (§ 24 UmwG) verschmolzen. Es wurde ein bilanzielles Reinvermögen i. H. v. 2.548 Mio. € übertragen. Um die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr zu gewährleisten, wurden die Bilanz und die GuV um entsprechende Angaben ergänzt. Per 31. Dezember 2023 bzw. für das Berichtsjahr werden Bilanz und GuV nachrichtlich ohne die Auswirkungen der Verschmelzung dargestellt.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software, 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 des Anlagevermögens ausgeübt. Die Bewertung erfolgt mit Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen.

In Höhe des aktivierten Betrags von 260 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB i. V. m. § 301 Satz 1 AktG eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber. 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. Sofern der Grund für die außerplanmäßigen Abschreibungen entfallen ist, erfolgt gem. § 253 Abs. 5 Satz 1 HGB eine Zuschreibung auf die fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten.

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.

Geleistete Anzahlungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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, Bahnübergänge	10 - 90
Gleisanlagen	13 - 26
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10 - 50
Übrige bauliche Anlagen	5 - 60
Signalanlagen	7 - 40
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Bahnstromanlagen	8 - 52
Schienenfahrzeuge	10 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20
Konzessionen, Rechte oder Ähnliches	Vertragslaufzeit
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 - 10

Im Anlagevermögen wird für bestimmte Anlagenklassen der Komponentenansatz angewendet. Investitionen in die Anlagenklassen Bahnübergangssicherungen, Eisenbahnbrücken, Gleise, elektrische und elektronische Signalanlagen werden in physisch separierbare Einheiten unterteilt. Diesen Einheiten wurden aufgrund ihrer unterschiedlichen Lebensdauern entsprechende Nutzungsdauern zugeteilt. Die einzelnen Komponenten werden entsprechend ihrer jeweiligen Nutzungsdauer linear abgeschrieben: Bahnübergangssicherungen (15 - 30 Jahre), Eisenbahnbrücken (60 - 90 Jahre), Gleise (13 - 26 Jahre) sowie elektrische und elektronische Signalanlagen (10 - 40 Jahre).

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 voraussichtlicher 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). Risiken in den Beständen, die sich aus einge-

schränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich zum 31. Dezember 2023 im Bereich der Lieferungen- und Leistungen auf 0,45% im Geschäftsbereich Fahrweg sowie 0,60% im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe für überfällige Forderungen und 0,12% im Geschäftsbereich Fahrweg und 0,16 im Geschäftsbereich Personenbahnhöfe für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz einheitlich auf 0,19%. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u. Ä.) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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 InfraGO 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 InfraGO AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den durch den beauftragten Treuhänder 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 Altersversorgungs-

verpflichtungen in 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 zum 31. Dezember 2023 ein Unterschiedsbetrag von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €), der gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

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 Vorruhestands-, 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 Steuerrückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags.

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. Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

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.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsorderungen bzw. -verbindlichkeiten sowie -Bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten

werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Vermögensgegenstände, Schulden, schwebende Geschäfte oder mit hoher Wahrscheinlichkeit erwartete Transaktionen (Grundgeschäfte) werden zum Ausgleich von gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströmen aus dem Eintritt vergleichbarer Risiken bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen mit derivativen Finanzinstrumenten zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Derivative Finanzinstrumente dürfen nur im Zusammenhang mit Grundgeschäften (Mikro- und Portfolio-Hedges) eingesetzt werden. Bewertungseinheiten werden in der Weise gebildet, dass entweder das aus einem einzelnen Grundgeschäft resultierende Risiko durch ein einzelnes Sicherungsinstrument unmittelbar abgesichert wird (Mikro-Hedge), dass die Risiken mehrerer gleichartiger Grundgeschäfte durch ein oder mehrere Sicherungsinstrumente abgedeckt werden (Portfolio-Hedge) oder dass die risikokompensierende Wirkung ganzer Gruppen von Grundgeschäften zusammenfassend betrachtet wird (Makro-Hedge).

Die den Grundgeschäften zugeordneten Derivate werden bilanziell nicht erfasst (sog. Einfrierungsmethode). Insoweit erfolgt die Nichtanwendung der §§ 249 Abs. 1, 252 Abs. 1 Nr. 3, 4 sowie 256 a HGB.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag.

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 § 12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt:innen erstattet die DB InfraGO AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen jeweils eine Tarifkraft als Arbeitnehmende:r beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 212 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 87 Mio. €), von denen 179 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 48 Mio. €) – abzüglich abgesetzter Zuschüsse von 27 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 0 Mio. €) – in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Erhaltene Zuschüsse i. H. v. 8.849 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 7.232 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 0 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen. Zudem wurden Zuschreibungen 16 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 24 Mio. €) auf das Anlagevermögen vorgenommen, da der Grund der außerplanmäßigen Abschreibungen aus Vorjahren entfallen ist.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld-erkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 65 Mio. € bei den Posten Geleistete Anzahlungen im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Hilfs- und Betriebsstoffe	307	244
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	23	17
Insgesamt	330	261

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 150 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 133 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 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	229	13	177	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2.026	-	282	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	288	79	341	111
Insgesamt	2.543	92	800	112

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 172 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 179 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 242 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 178 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft i. H. v. 99 Mio. € per 31. Dezember 2022: 74 Mio. €), Forderungen aus der Ergebnis-

abführung von Tochtergesellschaften i. H. v. 51 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 30 Mio. €) und Forderungen gegen die DB AG aus der Verlustübernahme i. H. v. 1.634 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 0 Mio. €). In den Forderungen gegen verbundene Unternehmen sind Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG i. H. v. 1.749 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 78 Mio. €) enthalten.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 10 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 6 Mio. €) werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten (3 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €) sowie Zahlungen für landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (4 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 2 Mio. €) ausgewiesen.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB InfraGO AG beträgt 767 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber 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. 13.579 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 9.904 Mio. €) aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat (3.656 Mio. €), sowie die in Vorjahren erfolgten Kapitalerhöhungen von insgesamt 6.315 Mio. €. Im Jahr 2013 wurde die Kapitalrücklage um 53 Mio. € sowie im Jahr 2016 um 14 Mio. € vermindert. Durch die Verschmelzung der DB Station&Service AG auf die DB InfraGO AG erhöht sich die Kapitalrücklage um 2.550 Mio. €. Darüber hinaus erfolgte im Berichtsjahr zur Stärkung der Finanzkraft der DB InfraGO AG eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die DB AG i. H. v. 1.125 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen andere Gewinnrücklagen und weisen per 31. Dezember 2023 einen Betrag i. H. v. 18 Mio. € aus. Diese resultieren aus der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) in 2010.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	43	36
Steuerrückstellungen	8	9
Sonstige Rückstellungen	1.545	1.541
Insgesamt	1.596	1.586

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB InfraGO AG (damals DB Netz AG und DB Station&Service AG) an ihre aktiven und ehemaligen Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug haben die DB Netz AG und die DB Station&Service 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 InfraGO AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (44 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 39 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung i. H. v. 51 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 39 Mio. €) an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von DB-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 (13 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 5 Mio. €).

Darüber hinaus umfasst der Schuldbeitritt auch die im Rahmen von DB-konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB InfraGO an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (6 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 5 Mio. €).

Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB InfraGO 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. 43 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 33 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verpflichtungen im Personalbereich	367	304
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	140	178
Zinsen für Rückzahlungsverpflichtungen	13	6
Prozessrisiken und Schadenersatzverpflichtungen	259	313
Rückzahlungsverpflichtungen	89	75
Unterlassene Instandhaltung	209	121
Rückbauverpflichtungen	6	11
Übrige Risiken	462	533
Insgesamt	1.545	1.541

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Urlaubsansprüche, nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistung, Tantiemen sowie Jubiläumswendungen.

Die Rückstellung für Rückbauverpflichtungen betrifft die Verpflichtung zum Rückbau der Oberleitung über außer Betrieb genommenen Gleisen und Weichen i. H. v. 6 Mio. €.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für Verpflichtungen aus einem Großprojekt, Verpflichtungen zur Baufeldfreimachung sowie der Risikovorsorge aus städtebaulichen Vereinbarungen.

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. 56 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten: 64 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (56 Mio. €) verrechnet.

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

Den gem. § 268 Abs. 8 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Betrag in Höhe der aktivierten selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenstände des Anlagevermögens (260 Mio. €) stehen ausreichend freie Rücklagen (13.579 Mio. €) gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (beizulegender Zeitwert: 248 Mio. €; Anschaffungskosten: 226 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (248 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	davon mit Restlaufzeit			31.12.2022
		bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	154	154	-	-	302
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	769	695	74	2	623
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.837	3.955	9.882	8.200	9.687
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	517	516	1	1	414
davon aus Steuern	48	48	-	-	32
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	15.277	5.320	9.957	8.203	11.026
davon zinspflichtig	13.354	3.477	9.877	8.200	8.958

Die Restlaufzeiten der Vorjahreswerte stellen sich wie folgt dar: Zinslose Darlehen i. H. v. 302 Mio. € (bis ein Jahr: 151 Mio. €, größer ein Jahr: 151 Mio. €, davon über fünf Jahre: 0 Mio. €), Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 623 Mio. € (bis ein Jahr: 552 Mio. €, größer ein Jahr: 71 Mio. €, davon über fünf Jahre: 3 Mio. €), Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen i. H. v. 9.687 Mio. € (bis ein Jahr: 2.318 Mio. €, größer ein Jahr: 7.369 Mio. €, davon über fünf Jahre: 5.200 Mio. €) sowie sonstige Verbindlichkeiten i. H. v. 414 Mio. € (bis ein Jahr: 414 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen beinhalten Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG i. H. v. 13.556 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 9.483 Mio. €). Die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beinhalten insbesondere Darlehensverbindlichkeiten i. H. v. 10.676 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 8.143 Mio. €), von denen 9.877 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 7.366 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben. Darüber hinaus sind in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen kurzfristige Verbindlichkeiten aus Cashpooling von 2.679 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 815 Mio. €), aus Verlustübernahmeverpflichtungen gegenüber Tochtergesellschaften von 15 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 6 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus dem Ergebnisabführungsvertrag mit der DB AG von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 403 Mio. €), kurzfristige Zinsverbindlichkeiten von 100 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 59 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 367 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 261 Mio. €) enthalten.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, handelt es sich um Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld-erkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Diese Verpflichtungen und Ansprüche werden in der Bilanz ausgewiesen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 65 Mio. € in den Positionen Geleistete Anzahlungen im Sachanlagevermögen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten i. H. v. 264 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 163 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen (217 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 135 Mio. €) auf erhaltene Aufwandszuschüsse, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden, sowie auf Vorauszahlungen für Gestattungs- und Mietverträge.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.086	891
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Insgesamt	1.086	891

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 1.086 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 891 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. 130 Mio. € sind auf die Verschmelzung zurückzuführen. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 6 Mio. €. 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	16.166	11.349
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	1.214	1.066
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.149	784
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	823	752
Insgesamt	17.315	12.133

Von dem Bestellobligo für Investitionen sind 2.826 Mio. € auf die Verschmelzung zurückzuführen.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Davon sind 375 Mio. € auf die Verschmelzung zurückzuführen.

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

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	212	168
fällig 1 bis 5 Jahre	409	324
fällig über 5 Jahre	528	292
Insgesamt	1.149	784

(14) FINANZINSTRUMENTE

Die DB InfraGO AG setzt derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Währungsrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte).

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	1	1

Abgesichert werden vertraglich vereinbarte zukünftige Zahlungsströme in US-Dollar und Schweizer Franken auch im Zusammenhang mit dem Erwerb von Anlagevermögen.

Devisentermingeschäfte werden größtenteils mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr abgeschlossen. Die Sicherungsgeschäfte wurden als Mikro-Hedges gestaltet. Die gesicherten Risiken wurden vollständig kompensiert.

Die Marktwerte der Finanzderivate entsprechen dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung der Geschäfte und stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenforwards	0	0

Bei Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2023	2022
Trassenentgelte	5.847	5.766
Örtliche Infrastruktur	290	284
Verkehrsstationen	688	-
davon Stationsentgelte	681	-
Vermietung einschließlich Verpachtung, Leasing	421	-
Sonstige Umsatzerlöse	343	566
Insgesamt	7.589	6.616

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Auf die Verschmelzung sind im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Verkehrsstationen i. H. v. 688 Mio. € sowie Umsatzerlöse aus Vermietung i. H. v. 280 Mio. € zurückzuführen. Die Umsatzerlöse aus Vermietung wurden im Vorjahr i. H. v. 148 Mio. € unter den sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesen.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erträge aus Nachberechnungen im Bereich der Vermietung sowie Nebenkostenabrechnungen i. H. v. 22 Mio. € (im Vorjahr: – Mio. €) enthalten.

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betragen im Geschäftsjahr 1.826 Mio. € (im Vorjahr: 1.446 Mio. €). Die unter diesem Posten ausgewiesenen Leistungen betreffen i. H. v. 261 Mio. € (im Vorjahr: 225 Mio. €) aufgearbeitete Komponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist. Daneben beinhaltet dieser Posten Leistungen für das Anlagevermögen i. H. v. 1.565 Mio. € (im Vorjahr: 1.221 Mio. €).

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	91	137
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	451	476
davon Ausgleichszahlungen des Bundes	116	111
davon übrige staatliche Zuschüsse – öffentliche Hand	335	365
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	60	174
Zuschreibungen auf Sachanlagen	16	24
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	61	76
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	1
Währungskursgewinne	2	1
Übrige Erträge	27	21
Insgesamt	712	910
davon periodenfremd	159	274

Die periodenfremden Erträge beinhalten v. a. mit 60 Mio. € (im Vorjahr: 174 Mio. €) Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 61 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €) Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und mit 16 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) Erträge aus Zuschreibungen auf Sachanlagen.

Auf die Verschmelzung sind im Wesentlichen sonstige betriebliche Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattung i. H. v. 16 Mio. € sowie sonstige betriebliche Erträge aus staatlichen Zuschüssen i. H. v. 56 Mio. € zurückzuführen.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	301	196
davon Aufwendungen für Energie	307	191
davon Strom	220	129
davon Stromsteuer	11	7
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	31	29
davon sonstige Energien	45	26
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	25	23
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-31	-18
Aufwendungen für bezogene Leistungen	715	366
davon eingekaufte Leistungen Transport	210	134
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	290	111
davon sonstige bezogene Leistungen	215	121
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	3.259	2.228
Insgesamt	4.275	2.790

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

Auf die Verschmelzung sind im Wesentlichen Aufwendungen für Instandhaltung und Erstellung i. H. v. 350 Mio. €, Aufwendungen für bezogene Leistungen i. H. v. 207 Mio. € sowie Aufwendungen für Energie i. H. v. 64 Mio. € zurückzuführen.

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	3.433	2.786
davon für Arbeitnehmende	3.220	2.564
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneunordnungs-gesetz (ENeuOG)	201	208
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	12	14
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	784	657
davon für Arbeitnehmende	735	604
davon für zugewiesene Beamte:innen		
Zahlung an das BEV gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	49	53
davon für Altersversorgung	135	122
Insgesamt	4.217	3.443

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung z. B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	273	234
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	42	21
Gebühren und Beiträge	52	47
Aufwendungen aus Versicherungen	13	9
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	5	1
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	24	13
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	92	61
Forschungs- und Entwicklungskosten	59	39
Sonstige bezogene Dienstleistungen	1.001	557
davon bezogene IT-Leistungen	380	257
davon sonstige Kommunikationsdienste	39	18
davon sonstige Serviceleistungen	582	282
Aufwendungen aus Schadenersatz	136	31
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	8	4
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	69	64
Sonstige betriebliche Steuern	20	14
Übrige Aufwendungen	460	406
davon Zuschüsse für Anlagen Dritter	147	126
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	168	140
davon Währungskursverluste	3	2
davon sonstige übrige Aufwendungen	142	138
Insgesamt	2.254	1.501
davon periodenfremd	99	70

Die periodenfremden Aufwendungen beinhalten v. a. mit 69 Mio. € (im Vorjahr: 64 Mio. €) Aufwendungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen, mit 20 Mio. € (im Vorjahr: – Mio. €) Aufwendungen aus Forderungskorrekturen im Zusammenhang mit einem Großprojekt und mit 8 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände.

Die sonstigen Serviceleistungen beinhalten im Jahr 2023 Aufwendungen i. H. v. 172 Mio. € aus der Einführung einer neuen Konzernumlage im DB-Konzern, davon 15 Mio. € aus der Verschmelzung.

Auf die Verschmelzung sind im Wesentlichen Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten i. H. v. 21 Mio. €, Aufwendungen für sonstige bezogene Dienstleistungen i. H. v. 133 Mio. € sowie übrige Aufwendungen i. H. v. 47 Mio. € zurückzuführen.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	50	29
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-15	-6
Insgesamt	35	23

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	2
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	3	-1
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	3	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	4	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-1	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-238	-160
davon an verbundene Unternehmen	-215	-122
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-0	-18
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-17
davon Aufwand aus dem Deckungsvermögen	-	-15
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	-	-2
Insgesamt	-231	-158

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.

(23) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelfonds umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten (Guthaben bei Kreditinstituten).

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

Sonstige Angaben**(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG**

Die DB AG, Berlin, hat der DB InfraGO AG am 20. Juli 1999 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB InfraGO AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der Deutschen Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt wird.

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

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

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  47 ist beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2023		2022	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	51.307	55.704	43.564	44.261
Zugewiesene Beamt:innen	3.666	3.560	3.985	3.675
	54.973	59.264	47.549	47.936
Auszubildende	3.895	4.813	3.469	3.888
Insgesamt	58.868	64.077	51.018	51.824

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2023 an:****DR. PHILIPP NAGL**

Vorsitzender des Vorstands,
Wien

JENS BERGMANN

Ressort Finanzen/Controlling,
Bad Homburg

INGRID FELIPE (SEIT 1. JANUAR 2023)

Ressort Infrastrukturplanung und -projekte,
Rum/Tirol

DR. CHRISTIAN GRUSS

Ressort Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement,
Kriftel

HEIKE JUNGE-LATZ (SEIT 1. JANUAR 2023)

Ressort Anlagen- und Instandhaltungsmanagement,
München

HEINZ SIEGMUND (SEIT 1. JANUAR 2023)

Ressort Personal,
Limburg a. d. Lahn

Als Aufsichtsrat waren bestellt:**BERTHOLD HUBER**

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

DR. KRISTIAN LOROCH*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Altenstadt

MATTHIAS ALTMANN* (BIS 17. JUNI 2023)

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb Erfurt der DB InfraGO AG,
Weimar

MARKUS BECKER

Leiter der Unterabteilung VIII C Wirtschaftsstabilisierungsfonds, Privatisierung und Altlastenmanagement im Bundesministerium der Finanzen (BMF),
Berlin

NINA BLUMENTHAL* (SEIT 2. MAI 2023)

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Mainz

HARALD BORN*

Leiter Betrieb im Netz Freiburg der DB InfraGO AG,
Landau in der Pfalz

THOMAS BRANDT*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Brokstedt

BIRGIT CARLSTAEDT

Leiterin Energiebeschaffungs- und Risikomanagement der DB Energie GmbH,
Langen

KARIN DANNHEISIG-LEHR

Leiterin des Referats »Grundsatzangelegenheiten, Autobahn GmbH des Bundes« im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV),
Koblenz

KATRIN DORNHEIM*

Personalleiterin, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

MATTHIAS GASTEL

Mitglied des Deutschen Bundestages, Deutscher Bundestag,
Filderstadt

HANKA HEISE* (BIS 30. APRIL 2023)

Vorstandssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin

BERTHOLD HILLEBRAND*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Kassel

NICOLE KNAPP

Leiterin Kommunikation Infrastruktur, Deutsche Bahn AG,
Berlin

DR. MARKUS KSOLL

Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

DR. RAPHAEL L'HOEST

Leiter der Unterabteilung I D Struktur- und Regionalpolitik im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK),
Berlin

HOLGER MIKSCH*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Gemünden

PETRA ORSCHEKOWSKI*

Vorsitzende des Betriebsrats Zentrale der DB InfraGO AG,
Mainz

MICHELLE-DENISE POLLMANN*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB InfraGO AG,
Uedem

DR. MANUEL REHKOPF

Konzernbeauftragter für Strategie&Transformation der Deutschen Bahn AG,
Berlin

MARTIN WALDEN

Konzernbevollmächtigter Südost der Deutschen Bahn AG,
Glienicke

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2023	2022
Gesamtbezüge des Vorstands	5.220	2.175
davon fixer Anteil	2.617	1.761
davon erfolgsabhängiger Anteil	2.412	310
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	314	133
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.623	1.907
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	118	118

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sechs Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB InfraGO AG im Geschäftsjahr 2023 hatten, sowie auf vier Vorstandsmitglieder der ehemaligen DB Station&Service AG für die Zeit ab Verschmelzungsstichtag (1. Mai 2023 bis 27. Dezember 2023) und bestehen aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Auszahlungen für das Bonusprogramm sind im laufenden Jahr und im Vorjahr in den Gesamtbezügen der Geschäftsführung enthalten. Rückstellungszuführungen für Bonusprogramme, die nach dem 31. Dezember 2023 zur Auszahlung kommen sollen, soweit die Bedingungen für die Bonusprogramme erfüllt werden, sind in den Gesamtbezügen der Geschäftsführung 2023 ebenfalls enthalten. Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

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

Über die im Rahmen des Schuldbetriffs der DB AG zu den Pensionsverpflichtungen eingegangenen Haftungsverhältnisse hinaus wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 von Bundestag und Bundesrat verabschiedet. Für die wesentlichen Schienentitel stehen in Summe Mittel i. H. v. über 17 Mrd. € und damit rund 7 Mrd. € mehr zur Verfügung als im Bundeshaushalt 2023 und knapp 7 Mrd. € mehr als in der alten

Finanzplanung des Bundes vorgesehen. Die Mittel fließen weit überwiegend in die Infrastruktur. Für Einzelheiten der Verteilung auf die jeweiligen Schienentitel wird auf den Nachtragsbericht im Lagebericht verwiesen.

Mit dem Bundeshaushalt 2024, dem aktuellen Finanzplan bis 2027 und dem DB-Eigenbeitrag sind für den Zeitraum von 2024 bis 2027 damit insgesamt Zusatzmittel von etwa 27 Mrd. € vorgesehen. Der identifizierte zusätzliche Finanzierungsbedarf für die Schiene bis 2027 beträgt insgesamt 45 Mrd. € und ist damit noch nicht vollständig gedeckt.

Im Januar 2024 legte der DB-Konzern der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführerführer (GDL) insgesamt zwei neue Angebote vor, trotzdem folgten zwei weitere GDL-Streiks. Am 27. Januar 2024 vereinbarten die Tarifpartner dann die Wiederaufnahme der Tarifverhandlungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit und eine Friedenspflicht bis mindestens zum 3. März 2024. Sofern die Tarifverhandlungen nicht erfolgreich verlaufen und es zu weiteren Streikmaßnahmen kommt, wird dies zu Umsatzeinbußen führen.

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

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 21. Februar 2024

DB InfraGO AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN / Name und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
DB BahnPark GmbH, Berlin	9.784	51,00
DB broadband GmbH, Frankfurt am Main	9.883	100,00
DB Fahrwegdienste GmbH, Berlin	2.894	100,00
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	4.196	100,00
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	5.158	75,00
DSD Digitale Schiene Deutschland GmbH, Berlin	25	100,00
MegaHub Lehrte Betreibergesellschaft mbH, Bodenheim	1.364	62,50
MEKB GmbH, Berlin	32	100,00
SIGNON Deutschland GmbH, Berlin	15.234	100,00
AT EQUITY		
BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW mbH, Essen ^{2),3)}	467	49,90
Clever Order Services GmbH, Berlin ^{2),4)}	102	25,00
EEIG Corridor Rhine – Alpine EWIV, Frankfurt am Main ^{2),3)}	0	25,00
EWIV Atlantic Corridor, Bordeaux / Frankreich ^{2),3)}	0	25,00
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2),3)}	5.594	24,53
TriCon Container-Terminal Nürnberg GmbH, Nürnberg ^{2),3)}	4.686	18,75

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2022.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB InfraGO Aktiengesellschaft (vormals DB Netz Aktiengesellschaft),
Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB InfraGO Aktiengesellschaft (vormals DB Netz 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 InfraGO Aktiengesellschaft (vormals DB Netz 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 23. Februar 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

ppa. Peter Schulz
Wirtschaftsprüfer



Im Rahmen der Initiative »#1von150: Moderne Bahnhöfe für NRW« werden an insgesamt rund 150 Bahnhöfen in Nordrhein-Westfalen umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt. Neben dem Bau und der Installation neuer Aufzüge und barrierefreier Rampenanlagen werden die Beschallung und die Beleuchtung neu installiert sowie Bahnsteigdächer und Personenunterführungen neu gebaut oder umfangreich modernisiert. Gleichzeitig werden das Wegeleitsystem sowie das taktile Leitsystem für sehingeschränkte Reisende auf den Bahnsteigen erneuert oder wiederhergestellt.

Auch der Dortmunder Hauptbahnhof wird modernisiert. Wesentliche Bestandteile des Vorhabens sind die Erweiterung des Fußgängertunnels sowie der Bau stufenfreier Bahnsteigzugänge. Der Bahnhof wird nach Abschluss der Modernisierung (voraussichtlich im ersten Quartal 2025) komplett stufenfrei nutzbar sein und eine barrierefreie Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen. Ende April 2023 ging der fünfte der acht zu modernisierenden Bahnsteige nach weniger als einem Jahr Bauzeit wieder in Betrieb, der sechste Bahnsteig folgte im Dezember 2023.

Kontaktinformationen

DB InfraGO AG

Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main
www.dbinfrago.com

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
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 23. 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  abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

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 / Michael Neuhaus
 1 Tom Maurer Photography / iStock / Mirror Image Studio
 5 DB AG / Max Lautenschläger / iStock / Mirror Image Studio
 8 DB AG / Oliver Lang  50 DB AG / Axel Hartmann

DB InfraGO AG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

www.dbinfrago.com

